

# الصِّرَاعُ الدَّوْلِي

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب المائز على جائزة الجمعية المصرية للتأريخ والتاريخية)

تأليف  
السيد حسين حمادة

تقديم  
(المهندس / مشهور أحمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١. طعة الاولى

١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الإسكندرية

الشيخ / راتبه ابيه سلمه  
ابو ظبي







شعبة تنمية الكوادر  
السيد الأستاذ الدكتور محمد عبد الوهاب  
مدير الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب  
مع أئمة واستاذي با (فوق)  
والسلامة والبركة

الأول  
٢٠٠٥ / ٥ / ٢٠  
السيد محمد

اهداءات ١٩٩٨  
أ.د. السيد حسين جلال  
أستاذ التاريخ و الوثائق



« إهداء »

إلى شهداء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم  
على ضفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام

س . ح . ج .



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## (تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة  
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ  
هذا المرفق الذى يتمنى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة  
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى  
تاريخها.

ولانى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب  
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في  
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون  
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في  
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم  
جديداً .

والله الموفق .

هشام

مشهور احمد مشهور

يوليو ١٩٧٩









# الصِّرَاعُ الدَّوْلِيُّ

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السُّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب المائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف  
السيد حسين حمادة

تقديم

(المهندس / مشهور أحمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١ . لة الاولى

١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الإسكندرية



”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم  
على ضفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## (تقديم)

لأنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة  
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ  
هذا المرفق الذى ينتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة  
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى  
تاريخها.

ولأننى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب  
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في  
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون  
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في  
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم  
جديداً.

والله الموفق .

عبدس

مشهور احمد مشهور

يوليو ١٩٧٩



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة هذا البحث





أعطت قناة السويس مصر طابعاً دولياً منذ حفرها ، وأدخلتها في حلبة الصراع الدولي من أجل استغلالها والسيطرة عليها . فهي وإن كانت قد أكسبت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية ، إلا أنها كانت في الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة في طيها نقمة على مستقبلها السياسي والاقتصادي .

افتتحت قناة السويس في أوج عصر الامبريالية العالمية كراحد من أكبر المشاريع العالمية تلبية لاحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب . وكانت بريطانيا هي القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تأل جهداً ، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر ، فدخلت في سباق محموم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها في مصر . واتهم ساسة إنجلترا فرنسا بأنها تبغى إنشاء دوردنيل مصرى ، أو جبل طارق مصرى تسيطر عليه فرنسا وتتحكم في طريق بحرى يؤدي إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار . وفي غمرة هذا التنافس الانجليزى الفرنسى في الشرق قامت إنجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر .

فكانت الغزوة الاولى في مطلع هذا القرن ( ١٨٠١ ) إبان الحملة الفرنسية على مصر . والثانية ( ١٨٠٧ ) المعروفة بحملة فريزر ولسكنها انسحبت من مصر في هاتين الحملتين . وظلت إنجلترا تتحين الفرصة للانقضاض على مصر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هذا الشريان المائى العالمى الموصل إلى مستعمراتها في الشرق . وازدادت هذه الرغبة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لإنجلترا في المجالين الاقتصادى والعسكرى على السواء .

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتكون أكثر خطراً وأرسخ قديماً فقد أهدد الاستعمار البريطانى عهده وتعلم من درس فشله في الغزوتين

السابقين سياسياً وعسكرياً . ومكث الاستعمار البريطاني في مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ولم تكد مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادي ، ومظهراً من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها ، حتى خاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً فقط ( ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٧٣ ) ، دارت كلها حول قناة السويس .

ومكثاً أصبحت مصر بسبب قناة السويس منذ إنشائها ، موضع مساومات ومؤامرات في السياسة الدولية . ومن هنا كان اهتمامي بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها في إطار العلاقات والاطماع الدولية ومدى تأثيرها وتأثيرها بالسياسة الدولية .

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بعام ١٨٦٩ وهو [افتتاح القناة وتنتهى بعام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطاني لمصر وقناة السويس .

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة ( ١٣ عاماً ) إلا أنها كانت خطيرة وجاقلة بالأحداث ، فقد شغلت قناة السويس حيزاً كبيراً في العلاقات الدولية وفي تاريخ مصر القومي خلال هذه الفترة .

فقناة السويس تجرى في أرض مصرية ، وكانت مصر إبان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذة في الانهيار والتفكك ، فهي رجل أوروبا المريض ، ومن ثم تأتي صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على العكس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة : قناة السويس ومصر والدولة العثمانية في خطوط متوازية . كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخ سياسى وإنما

هناك جوانب عديدة نحث عليه تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس . كل هذا يجب أن يضعه الباحث في الاعتبار عند تناوله موضوعاً هاماً كقناة السويس .

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظاً وافراً من الدراسة في جامعات أوروبا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التي أشرت إليها ، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يعكس في الغالب وجهة النظر الغربية ، في الوقت الذي لم يظهر في مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التي قدمها الأستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوي عن فترة إنشاء القناة ، وأبحاثاً أخرى منشورة عن اتفاقية التسلطينية ١٨٨٨ .

وما كانت كثرة المراجع الأوروبية الخاصة بقناة السويس لتعول دون تناول جديد في موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر ، وفي إطار الاطلاع الدولية التي تنصارع على مر السنين لاستغلالها لمصلحتها منذ افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الأمين الذي يمر فيه هذا الشريان الملاحي ذو الأهمية العالمية .

وفي الحقيقة أن هذه الدراسة التي أقوم بها، إنما هي مدخل متواضع لدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس ، ومهما كان الجهد فإن دراسة الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالي هي في الواقع في حاجة إلى لفيف من الباحثين المتخصصين في كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضي وحاضر قناة السويس السياسي والاقتصادي والاستراتيجي على السواء . ومهما قيل اليوم من بعض المفرضين في صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لأهميتها بعد إغلاقها هذه الفترة . فإن كتاباً أوروبيين منصفين قد تولوا الرد

الاعلى على هذه الادعاءات . فقناة السويس منظر مرفقاً مهنياً ذا أهمية طابفة  
يخدم البشرية ويسهم فى قضية السلام والرعاة العالمى .

ومن ثم اعتمدت فى دراسى على كثر من الوثائق التى قامت كل من الحكومة  
البريطانية بنشرها فى مضابط البرلمان البريطانى ، وهى المراسلات الدبلوماسية  
المتعلقة بقناة السويس وهى المعروفة باسم : « Parliamentary Papers »  
كذلك الوثائق الفرنسية التى نشرتها وزارة الخارجية الفرنسية وهى المعروفة باسم :  
« Documents Diplomatiques Français »

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس ، ولقد استفدت كثيراً من  
هذه الوثائق المنشورة للوصول إلى بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة . كذلك  
اعتمدت إلى حد كبير على أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم :  
« Le Canal de Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie  
Universelle du Canal Maritime de Suez ».

( واختصارها فى هوامش البحث B. D. ) .

فقد رجعت إلى جميع الأعداد الصادرة خلال فترة دراسى تقريباً بعناية  
وتصفحتها بالكامل لاستفيد من كافة المعلومات التى نشرتها هذه الجرائد ، والتى  
قاربت أعدادها الخمسةائة وكانت تنشر كل الاخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت  
سياسية أو اقتصادية أو مالية أو فنية . فهى فى الحقيقة معين لا ينضب بالمعلومات  
القيمة بالنسبة لدارسى تاريخ القناة ، إلا أنها تحتاج إلى حذر شديد عندما يتناول  
الباحث منها المعلومات خاصة فى الفترة السابقة على الاحتلال ، فقد كانت الجريدة  
تعرض لوجهات النظر الفرنسية فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمساهمين ، بل  
كانت بمثابة منبر خطابه لى لسبب ينشر فيها مقالاته وآراءه بالنسبة لعدد من  
المشاكل التى واجهت الشركة ، وقد أوردت بعض المقاطعات والوثائق التى نشرتها

جزيدة قناة السويس في ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع إليها. كذلك استفدت من الخطابات التي بعث بها دزيريلي إلى صديقه : « لادى برادفورد » والمنشورة بالفرنسية باسم : « Lettres Intimes » ، والتي ألقت الضوء على اتجاهات دزيريلي الاستعمارية وخطوطه تجاه قناة السويس . فهو الذي وضع أساس الاحتلال الإنجليزي لمصر وقناة السويس . كما استفدت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية في مجلتي « كلية الآداب بجامعة القاهرة » و « جامعة الاسكندرية » ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والخاصة بتاريخ مصر الحديث .

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوربية الشهيرة التي تناولت تاريخ القناة في هذه الفترة . فنجد على سبيل المثال كتابي شارل رو ، وفوازان بك ، وهما فرنسيان اعتمدا في دراستهما على كتابات دى لسبس ، وكانا يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة ، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D.F.) لأن دراساتهم قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتباراً من عام ١٩٣٠ . واتخذ كل من شارل رو ، وفوازان بك موقفاً معادياً من الحكومة البريطانية .

أما المراجع الانجليزية فهي تنحاز أيضاً إلى وجهة النظر البريطانية ، ومن هنا كان على الباحث توخي الحذر في الوصول إلى الحقيقة التاريخية . هذا وكان من الضروري الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوروبا والعلاقات الدولية عن فترة الدراسة حتى تكون النظرة لسكل الأحداث متكاملة ويكون الحكم صادقا على كثير من الحوادث كذلك استفدت من الرسائل الجامعية غير المنشورة ، وكذا الدراسات غير المنشورة التي تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث .

ومن ثم نبعت خطة البحث ومنهج من طبيعة المادة العلمية التي استطعت أن

أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تبيّرت في نهاية الأمر خطة البحث ومنهجته على صورة أقرب ما تكون في ظني ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث . وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية :

في الباب الأول تناولت بالدراسة الأهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها . وفي الباب الثاني تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركاء الملاحيمة وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور . وفي دراسة تحليلية للآزمات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس عند بداية استغلال القناة ، وهي أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أتعرض لها ولم يسبقني لهذا أي من تناولوا تاريخ قناة السويس . ولست أزعم أنني استطعت أن أفى هذا الموضوع حقه من البحث . ولكن يكفي أنني طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب هامة في قناة السويس . وفي الباب الثالث ألقى الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهمها في قناة السويس لصالح إنجلترا عام ١٨٧٥ ، وايضاً حصتها ( ١٥٪ ) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس لصالح فرنسا عام ١٨٨٠ . وبذلك خسرت مصر مورداً مالياً دسماً لقناة تجري في أرضها بعد أن ضمت بآلاف الأرواح في نظام السخرة الحفرها حتى تحقق المشروع ، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف أن لم يكن ثلثي رأس المال الذي قدر له في البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك في عام ١٨٦٩ ، تحمّلت مصر وحدها ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك .

وتناولت في الباب الرابع كيف مهدت إنجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى التآزم . وأخذت تجمهر نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من قناة السويس ، وكان قائده هذه الجزيرة « جانت ولسلي » هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢ . وبعد احتلال قبرص تأكد في خطابات دزريل في مطلع عام ١٨٧٩ « تفكيره الجدي في ارتحال حملة عسكرية لغزو مصر ، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تهب في مصر على الفساد والتدخل الاجنبي : وتأكد ذلك في رسال سولسبري ( وزير خارجية إنجلترا ) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لاختناق الحركة الوطنية ووافقت إنجلترا على ذهاب فرنسا لتونس ( ١٨٨١ ) لارضائها ، ثم اتجهت إنجلترا على الفور وشكلت لجنة خاصة بوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس .

وانعقدت مؤتمر الاستانة ( ١٨٨٢ ) ستارا لتحقيق أهدافها . ونجحت الدبلوماسية البريطانية في هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً . فعلى الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى ، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت في تحقيق أهدافها بإرباك المؤتمر بتقديم المشاريع العديدة . وساعدت الظروف إنجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان ببعض اختيارها ، ورفض إيطاليا مشاركة إنجلترا في احتلال قناة السويس خوفاً عداها فرنسا لها .

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها في مؤتمر الاستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكري لتنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس وكان لها ما أرادت . كما أقيمت الضوء على حقيقة موقف كل من دى إسبس وعراقي من واقع الوثائق والمصادرة الأصلية .



وهكذا خرجت مصر صغر الهمم من هذا المشروع الضخم والذي كان سبباً  
في احتلال إنجلترا مصر .

وأخيراً فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله ، بل وقيل هذا كله ،  
وهي أنني سأظل أبداً مديناً للأستاذ الدكتور حسن صبحي بفضل مساعدته  
العلمية القيمة لي في هذه الرسالة . فقد كان يعلمه الغزير ودقته العلمية ملاذاً لي إذا  
اخفق على الطريق وتعثرت البحث .

كما أتقدم بخالص الشكر للأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوي الذي شارك  
في مناقشة هذا البحث . فقدم نصائحاً علمية بتواضع للعالم وحنواً للآب .  
كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التي شرفني بمنح هذا البحث  
جائزة المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال في التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥ .  
وهي جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير في التاريخ الحديث تقدم  
للجامعات جمهورية مصر العربية .

وبالله التوفيق ؟

بور فؤاد في مارس ١٩٧٩

المؤلف

السيد حسين جلال

# البَابُ الْأَوَّلُ

التنسية في سنواتها الأولى

( ١٨٦٩ - ١٨٧٣ )



## الفصل الأول

### افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية

- رحلة اسماعيل لأوروبا في صيف عام ١٨٦٩ .
- توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة .
- موقف دول أوروبا من الأزمة المصرية للتركية .
- حفلات الافتتاح .
- المؤتمر الاقتصادي الدولي المنعقد بالقاهرة لإبان حفلات الافتتاح .
- أصداء افتتاح قناة السويس .



شهد القرن التاسع عشر ، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الاول ١٨٥٤ ، تنافساً دولياً حول طريق المواصلات البرى غير مصر . ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس (١) . وظل هذا الصراع يأخذ أشكالاً وصوراً متعددة ، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية .

فتمجد الخديوى اسماعيل يرى في افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة لإعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية للباب العالي ، وترتب على ذلك اشتداد الأزمة بين الخديوى والسلطان فهدد الأخير بخلع اسماعيل وهذا بدوره لم يذعن وتطور الأمر بينهما مهدداً بنشوب صراع مسلح . كذلك خشت الدول الأوروبية من نتائج هذا الصدام ففى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط التى ستهدد التوازن الدولى وتعرضه للخطر ، خصوصاً وأن الدولة العثمانية تترى بها الدول ، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت مطمحاً لانجلترا وبعالاً للنفوذ الفرنسى .

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الأوروبية تميل إلى الحفاظ على حيادية القناة بعيداً عن التيارات السياسية للانتفاع من هذا الممر الملاحة العالمى الجديد الذى يربط الشرق بالغرب .

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية فى تاريخها الحديث من صانع قناة السويس .

(١) عبد العزيز محمد الشناوى ، قناة السويس والسياسية ، التى أحاطت بإنشائها ١٨٠٠ - القاهرة ١٩٧١ - معهد البحوث والدراسات المصرية ص ٢١ .

كانت أوروبا إبان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صناعي سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه . ففي إحدى المشروعات الهندسية الكبرى التي حفل بها القرن التاسع عشر والتي تتطلبها العصر بشدة، والتي لبثت احتياجات حركة الانقلاب الصناعي التي كانت على أشدها في أوروبا حينئذ . فالمصانع كما يذكر دها البرزج، كانت تتكاثر كالفطريات ، Mushrooms ، وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة وهدت خطوط السكك الحديدية بكثرة ، وازدادت أحجام وسرعة طائرات المحيط كما ازدادت كثافة السكان . كل ذلك أدى إلى السعي الحثيث للبحث المحموم عن مصادر جديدة للمواد الخام ولا سواق جديدة . فتمعن الفاضل في البضائع المصنعة التي أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والالمانية والفرنسية وهذه التغيرات تطلبت سرعة في النقل والبحري فجاءت قناة السويس لتلبى تلك الاحتياجات المختلفة .

وهكذا وفي سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستعمارية في أفريقيا وآسيا . في نفس الوقت كانت تجري هناك في الشرق الأقصى تغيرات هامة ، فالإسبان كانت على وشك الأخذ بالتمهضة على النمط الأوروبي ، والصين ستصبح الأرض التي تفرى الدول على اجتلال نقاط على سواحلها للبحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناجم والموانئ ، واستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين في الازدهار كدول صناعية هامة . وهكذا فإن الشريان العظيم الجديد الموصل للشرق سيأبى دوره في تلبية احتياجات هذا التوسع المتنام للتعجارة والصناعة (١) .

(1) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London: 1930, pp. 216 - 217.

وفي هذا المجال كان فوجي Vogue سفير فرنسا بالاستانة يرى أن مركز الدائرة بالنسبة للشرق يميل الى الانتقال من شواطئ البسفور ، وهو طريق ضيق لتجارة محلية ، الى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبل للتجارة الدولية وأن تطور مصر السياسى ليتبع هذا التطور الاقتصادى (١) .

هذه هى قناة السويس التى نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للملاحة العالمية وتلك هى أهميتها للتجارة العالمية .

كان افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوى اسماعيل الذى رأى أن يستغل هذا الحدث العالمى الهام بالنسبة لمصر وللعالم ويعلن استقلاله . وطد اسماعيل العزم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالى أمام الأمر الواقع ( Fait accompli ) ويجاوزه باستقلال مصر ، الذى لم يكن معترفاً به صراحة . فقد كان الخديوى اسماعيل يعتبر فرمائى ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٢) .

غادر الخديوى اسماعيل الاسكندرية فى ١٧ مايو ١٨٦٩ (٣) فى رحلة الى أوروبا

---

(١) فوجى الى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيو ١٨٧٣ نقله عن: جورج جندي وباك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص ٤٣ .

(2) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypt Moderne, Tom II p. 169.

(٣) كانت هناك رحلة سابقة لرحله اسماعيل لأوروبا - فقد سافر فى ١٠/٥/١٨٦٧ وزاد خلالها فرنسا وإنجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور العرض الدولى ببارس عام ١٨٦٧ .

وبالنسبة لرحلة اسماعيل الى أوروبا عام ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فان الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية ➤



مضطرباً معه نوبار على يخته المحروسة تقدمه ثلاث سفن حربية وتتبعه ثلاث ،  
أخرى وكان ينبغي زيارة عراصم أوروبا الدعوة ملوكها لحضور حفلات الافتتاح وأبان  
هذه الزيارات كان الخديوى يفتخر الفرصة ويسعى الى اعلان حياد قناة السويس  
واقناع الدول بذلك ، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص اصلاح القضائي  
في مصر . وفي ذلك أعلنت صحافة أوروبا أن الخديوى قد توجه لأوروبا ليس  
فقط لدعوة ملوكها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراية  
موضوع المحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (١) .

اعتقد اسماعيل أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً  
جديداً في أعين الدول الأوروبية فرأى استغلال هذا الحدث لإضفاء الشهرة والمركز  
لإسمه وحكمه وتوطيد مركزه ، وعزم على أن يهر العالم ببرنامج حفلات افتتاح  
القناة وأن ينفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر ورأى أن يحصل  
على تأييد زعماء أوروبا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الامبراطورية العثمانية  
ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس (٢) .

اتجه اسماعيل لجريدة كورفو Corfu وكان بها الملك جورج ملك اليونان

== ونسأوة .. الخ راجع هامش كتاب ساماركو :

Ibid. p. 170.

(1) Douin, G. Histoire du Regne du Khédive Ismail. Tom.  
II. Le Caire, 1937. p. 319, Cf. Zananiri, Le Khidive Ismail  
et L'Egypte. alex., 1923. p 79

وأنظر أيضاً :

Sammarco, Op. Cit. p. 170,

(2) Lord Kinross, Between two seas p. 236.

وراجع أيضاً : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا ص ١١٦

صدقة (١) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالي بسبب مشكلة جزيرة كريت . قدم اسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه في تخفيف ويلاتهم ، هذا في الوقت الذي كانت فيه خزانة مصر أحوج ما تكون لكل ملهم يصرفه اسماعيل .

ثم توجه اسماعيل بعد ذلك الى البندقية ومنها الى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثاني — صديقه الحميم — من مقمره في تورينو الى مقابلته وأنزله في القصر الفخيم حيث أقام أسبوعا عومل فيها كأمرئى سيادة دون اكتراث بسيادة تركيا على مصر . وقد اعتذر الملك عما نوبل الثاني عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه (دوق دى أوسته) : Duc d' aostè نيابة عنه . ثم اتجه اسماعيل الى فيينا حيث قوبل بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفا . فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة ليس فقط دعوه ملوك ورؤساء أوروبا للاشتراك في حفلات افتتاح قناة السويس وإعلان حيدتها ، بل ان اسماعيل يرغب في استقلال مصر عن تركيا . الا أن دى بويستد المستشار الامبراطورى « Comte De Beust » كدلسفير فرنسا أن اسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبهما الامور السياسية وإنما تحدثا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا . ثم غادر اسماعيل فيينا الى براين حيث استقبله البلاط البروسى بترحاب كملك ، رغم أن هذا العمل كان يزيد الموقف حساسية بالنسبة للدولة العثمانية . وهناك حصل اسماعيل على وعد بتأييد الاصلاح القضائى . وأكد بسمارك للسفير

(١) احمد عبد الرحمن مصطفى — علاقات مصر بتركيا — نقل عن بحفظة رقم ٤ معية

تركى ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة في ٢٤ صفر ١٢٨٦ .

الفرنسي Benedetti بأنهم يعقد مع اسماعيل أو وزيره نوبار أى اتفاقات ولكنه تناقش معه بشكل عام في مسألة الاصلاح القضائى وقناة السويس (١) .

وفي باريس استقبل اسماعيل مستقبلا حارا، وأقام بقصر الاليزيه L'Elysée واستقبله الامبراطور والامبراطورة في قصر النويلريه في ١٥ يونيه حيث أقيمت له في المساء مأدبة عشاء تكريما له (٢) .

ثم سافر اسماعيل لانجلترا في ٢٢ يونيو وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهام ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس اثر كبير في ازدياد اهتمام انجلترا بمصر واليهما ، وهذا كان الامر يختلف في هذه الرحلة عن سابقتها ، فرحلته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبتم زمنيا ليتقابل مع السلطان هناك ، فحجبت الاضواء آنذاك عن رحلة الخديوى ، ولسكن في زيارة الخديوى هذه المرة نجد جريدة التايمز ( The Times ) في عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف اسماعيل المشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز (Wales) عند زيارته الاخيرة لمصر. وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة المليئة بالحذر بحاملة للباب العالي وفي اليوم التالى - ٢٤ يونيه - نشرت جريدة: Pall Mall Gazett مقالا بعنوان: كيف لا نكرمه؟ How not to Honour Him وذكرت الصحيفة أن اسماعيل أنزل بقصر بكنجهام Buckingham ، ولم يدخل

---

(1) Sammarco, Op. Cit. pp. 171 - 172.

وأنظر أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١١٦ - ١١٨ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 172 , Loliée, Frédéric, vie D'une Impératrice Paris, 1918. p. 218.

وأنظر أيضا . مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول القاهرة ١٩٥٢ ص ٢٧٣ .

الخديوى من الباب الرئيسى للقصر وانما من باب جانبي ، وأضافت بأن العرف  
الدبلوماسي حال دون الخديوى والذوم على السرير المخصص للسلطان (١) .

كذلك استقبل الخديوى رئيس شركة P & O (٢) الانجليزية السذى شكر  
لاسماعيل جهوده والخدمات التى قام بها من أجل تسميل خدمته البريد فيما بين  
انجلترا والشرق ، كذلك شكره للخدمات التى قدمت لتحسين وتطوير السكك  
الحديدية المصرية ، التى جعلت المواصلات فيما بين الاسكندرية والسويس سريعة  
ومريحة . ورد عليه للخديوى بأنه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين  
أوروبا وآسيا .

وقادر اسماعيل لندن الى بروكسل فى أول يوليو ١٨٦٩ ومنها الى فرنسا  
مرة أخرى للعلاج . وكان الخديوى قد عزم على زيارة روسيا والذهاب إلى  
بهارسبورج لأن القيصر كان قد دعاه للكرم ولكنه عدل عن ذلك ، وهناك أرسل  
اليه الباب العالى بدعوه للمرور بالإستانة فى طريق عودته إلى مصر لى يقدم  
الايضاحات المطلوبة حول تصرفاته فى أوروبا ولكنه رفض وأسرع بالعودة إلى  
مصر عندما علم بأن الباب العالى استدعى أخاه الأمير مصطفى فاضل من أوروبا  
وعينه وزيراً للداخلية العثمانية ، فسافر اسماعيل من طبولون يوم ٢٣ يوليو إلى  
الاسكندرية (٣) .

(1) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the  
Suez Canal, London. 1968, p. 237.

(٢) شركة Peninsular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست  
سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular Com. ولما أنشئ الخط الملاحى الجديد سنة ١٨٤٠ من  
ميناء السويس الى الهند والبرق الأقصى اتخذت اسم P & O واجع الفصل الثانى .

(٣) البلاس الأيوبي : مصر اسماعيل - الجزء الأول - ص ٤١٤ .

ومن الله - ير أن نعتز أن رحلة اسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر ، وعلى أية حال فإن اسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التي وجهها إلى مضيفيه في أوربا قد وجه الدعوات إلى غيرهم من الملوك ورؤساء الدول وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد اعتذر ملكها عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالي .

أما روسيا فقد مثلها سفيرها في الإستانة الجنرال أجنا تيف . أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الجنرال جرانت GRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوبا عنه لأن الكونجرس لم يكن في دورة الإنعقاد وإن ينعقد قبل شهر ديسمبر . ولم يدع اسماعيل سلطان مراکش وشاه فارس وباهي تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللائقة بهم . وبالنسبة لملوك بافاريا وفورتمبرج Württemberg وساكسوني فقد تمأش اسماعيل دعوتهم حتى لا يثير مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة بروسيا ضمنا (١) .

وقد عاد اسماعيل من رحلته الى الاسكندرية في ٢٨ يوليو ١٨٦٩ ، (٢) .

أثارت رحلة الخديوي اسماعيل لأوربا لدعوة ملوكها ورؤسائها الحضور حفلات افتتاح قناة السويس - استيما الباب العالي فالخديوي لم يكتف بالسلطان ولم يقيم بتوضيح دوافع تلك الرحلة له . وقد قيل أن اسماعيل كان قد أعد عدة ليعان تحديده تركيا أثناء الاستعمال بافتتاح قناة السويس . وأنه تفاهم مع الملك فكتور همازيل الثاني لتأييده في إعلان استقلاله بمصر . وأن " تركيا إذا ما اندخات عند إعلان

(1) Lord Kinross, Op. Cit., p. 236.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(٢) أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١٢٥٠ .

استقلال مصر فان جيش و بيدعنت ، وأسطولها سيماجمان بعض البلدان العثمانية  
النائية (١) .

وتدل الفترة فيما بين عامي ١٨٦٩ — ١٨٧٠ على أن الخديوى كان صادق  
العزم على اعلان استقلاله بمصر (٢) . لهذا اشتدت مخاوف تركيا فوجد عالي باشا  
يؤكد لليسر هنرى اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — عن عزم اسماعيل اعلان  
استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث في مسأله اتفاقيه دراية خاصة بقناة السويس .  
وأبدى هنرى اليوت دهشته من اهتمام السلطان بتلك المقالات التى تكتبها الجرائد .  
ولكن عالي باشا أكد له أن هذه المعلومات من مصادره أخرى غير الصحف .  
وأن رغبة الخديوى فى اعلان استقلاله أصبحت واضحة ولا يمكن اغفالها (٣) .

إزاء تلك الاحداث حاولت دول أوروبا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان  
والخديوى تمادياً للشا كل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين . فلاحظ أن  
أوروبا لم تشجع الخديوى تماماً على اتجاهاه نحو اعلان الاستقلال . كما عملت على  
تهذية الموقف بين السلطان والخديوى ، وربما دفع ذلك اسماعيل الى تعديل  
اتجاهاه نحو اعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر . (٤) .

ففى فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دوى لا فاليت» Le marquis de La Valette

(١) كراييتيه ، بيير : اسماعيل المفترى عليه ، ترجمة فؤاد صروف ، القاهرة -  
دار النشر الحديث ١٩٣٣ - ص ١٩١ ، وراجع أيضاً : محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان  
فى القرن ١٩ ، القاهرة ، دار المعارف ١٩٦٣ - ص ١٠٣ . ويذكر أن المقصود ببعض  
البلدان العثمانية النائية هى : تونس أو طرابلس الغرب .

(٢) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٠ .

(3) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(4) Ibid. p. 176.

الخديوي صراحة إبان زيارته لباريس (في الفترة من ١٣ - ٢٣ يونيو ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أى نزاع يقع بين تركيا ومصر ، وأن تلك الخلافات إذا استمرت من شأنها إلحاق الضرر بالخديوي وأسرته ففرنسا يسموها نشوب أى نزاع بين الخديوي والباب العالي وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو إحتفاظ الخديوي بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لا يستهان بها في نطاق بلاده الأمر الذي لا يكلفه إلا إظهار الإحترام والوقار لمصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثماني (١) .

خشيت فرنسا أن يصل الأمر إلى صدام مسلح — بين السلطان والخديوي — يعرض التوازن الدولي في أوروبا والشرق الأوسط لأخطار جسيمة خاصة وأما وقتت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة ، وأصبحت القناة مشروعا وعملا فرنسياً ، وعندئذ سيتأثر بلا شك ، نتيجة الصدام المسلح بينهما . لذلك قررت الامبراطورة « أوجيني » القيام بزيارة الاستانة وهي في طريقها لمصر لحضور حفلات الافتتاح . وفي هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانية على ولايتها وتقديم تركيا على مصر ، وهو تمهيد للسلطان في نفس الوقت . وكان هذا الخبر مصدر بهجة وعرفان بالجميل في القسطنطينية .

وصلت الامبراطورة الى الاستانة في ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢) ، وأصرت في حديثها مع علي باشا أن تلمس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية . وأبدت له استياءها لأن الأزمة لم تسو قبل وصولها للاستانة .

(1) Ibid.

• ذرائع أيضا - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٩١ - ١٠٣ .

(2) Leliée, Frederic, op. cit, pp. 219 - 0

وتحدثت مع السلطان حديثاً ودياً وبحضور الوزراء ، وقيل أنه أكد لها بأن المشكلة المصرية انتهت . وكانت الامبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التي وجهها اسماعيل الى الملوك ، هي سبب سوء العلاقات بين السلطان والحديوى . وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمشياً مع الرغبة التي أبدتها له بعد أن رأت نموذجاً لقناة السويس في معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ والذي حضره الحديوى بنفسه بدعوة من فرنسا . وأضافت الامبراطورة بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما اذا كان قد دعا السلطان ، فكان رده مليئاً بالاحترام وقال : *داته في الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار ، Maitre de la Maison* ، ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى في أملاك السلطان . وأنه من الواضح عندئذ معاملة السلطان كضيف . وعلى ذلك لم يفكر في دعوته (١) . وقد اعترض حالى باشا على ذلك بأن الوالى لم يتم اطلاقاً بأن ينحدر سيده أى « صاحب الدار » بأن حفلاً عظيماً سيقام في أملاكه ، ولم يرد على الأسئلة التي وجهها اليه الباب العالى بهذا الخصوص . وقد أقيمت للامبراطورة حفلات فخمة بهدف التأثير على رأى العام الفرنسى واستعداده تقنه في الأسواق المالية في باريس بتركيا .

وعندما أحس اعداء اسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان الى مصاحبه الامبراطورة بسفنه المدرعة الى الاسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة . ولكن السلطان عبد العزيز رفض ذلك ، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير الى

(1) Douin; G., Op. Cit, pp. 416 - 417.

وراجع : احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا في عهد اسماعيل - دار

الكتاب ١٩٦٧ - من ١٣٨ - ١٣٩ .



مصر بصفتها ضيفا ثم يقوم بخلق الزاى فى حضور ملوك ورؤساء الدول (١) .  
وهكذا غادرت الامبراطورة « أوجيى » الاستانة فى طريقها للاسكندرية  
فوصلتها فى ٢٢ أكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت الى مصر صرحت لاسماعيل بأن  
سكوتة العنيد فى هذه الظروف من الاسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن  
يلين ويهادنه (٢) .

وعندما زار اسماعيل لندن فى الفترة من يونيه — أول يوليو ١٨٦٩ —  
تلقى نصائح عائلة . فقد أخبره اللورد « كلارندون » Clarendon وزير  
خارجية انجلترا بأنه سينخر كثيرا ولا يكسب شيئا من جراء عدائه للباب  
العالى . ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتما — تحت السيادة  
الفرنسية مما يسبب للحدوي متاعب جمة (٣) .

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الحدوي اقتناع الأخير  
بضرورة إبقاء العلاقات القائمة فعلا مع الباب العالى . وأن كل ما يريده اسماعيل  
هو أن يتمتع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية . كذلك لم يرغب عن  
اسماعيل أن « النصيح » الذى تقدم به اليه كل من « دى لافاليت » « و كلارندون »

(1) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.

وراجع أيضا احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا من ١٣٩ - ١٤٠ .

(2) Douin, G. Op. Cit., p. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., p. 241.

وراجع أيضا : الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ - من ٤١٨ .

(3) Sammarco, Op. Cit, p. 176.

وراجع كل من : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان من ١٠٠ - ١٠١ ، احمد

عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١٢١ .

إنما كان تهديدا من جانب إنجلترا وفرنسا بتمريض الخديويہ نفسها للخطر إذا حاول الخديوي الاستقلال بحكم مصر . كما كان واضحا أيضا أن لندن وباريس معارضه للباب العالي إذا أراد إلغاء نظام الوراثة العصبية أو خلع الخديوي نفسه . ولا شك أن موقف إنجلترا ذلك إنما كان يمثل مصلحتها الخاصة التي كانت تهدف إلى المحافظة على الأوضاع القائمة (١) . وذلك تطبيقا لمبدأ المحافظة على كيان الامبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذي سارت عليه بريطانيا في تلك الفترة . واستعد سهو وهزى اليوت ، - منفي إنجلترا بالاستانة - للتوجه إلى مصر عملا لانجلترا فتقابل السلطان في ٦ نوفمبر وصرح له السلطان بأنه لا ينوي خلع اسماعيل أو سحب أى امتياز منه . وهزى عناد اسماعيل في رفض طلباته إلى اعتقاده ( أى اسماعيل ) بأنه يستطيع الاعتداد على فرنسا . واتجه اليوت ، إلى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من أن الحكومة التركية ستلجأ إلى اجراءات قهرية فيما لو حاول الوالى أن يتعدى على حقوق السلطان . ولفت هنرى اليوت نظر اسماعيل إلى ضرورة التقاطع مع الباب العالي . كما جرى بين السفير البريطانى وبين الامبراطور دفرانسوا يوزيف ، امبراطور النمسا والكونت دى بيسست ، والقمصن الفرنسى محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة ازالة الازمة المصرية التركية . وكانت كل هذه المحادثات تهدف إلى ابقاء الامور على ما هي عليه ووضع حد للازمة قبل افتتاح قناة السويس (٢) . هذا وكان الخديوي قد اعتمد في موقفه الصلب على الحكمة الإيطالية

(١) محمد فؤاد شكرى - مصر واليهودان ص ١٠١ .

(2) Douin, Op. Cit., pp. 422, 423, 430.

واحد عبد الرحيم - تركيا ومصر ص ١٤٠ - ١٤١ .

المساند لمصر والتي رفضت ادعاءات الباب العالي في التدخل في شئون مصر الادارية والمالية . فتحدث رئيس وزراء ايطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتي وهو أمر معترف به من جانب أوروبا . ففي النصف الثاني من شهر سبتمبر زار الأسطول الايطالي المياه المصرية وقلّدت البرنس داوستا قائد الأسطول الأمير توفيق ولي العهد ، الوشاح الأكبر لتاج ايطاليا . وكان هذا العمل في مثل تلك الظروف يتعدى حدود الجاهلات الخاصة (١) .

وبالنسبة لموقف النمسا ، فقد قلقت حكومتها من موقف البسبب العالي وخشيت أن تكون هذه الاحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب رجال الباب العالي ازاء مصر ، الأمر الذي قد يشهد اضطرابا على أبواب امبراطوريتها المنككة والتي بدأت شموها تتطلع إلى الروح القومية وتميل للنزعات الانفصالية (٢)

هذا فيما يتعلق بموقف أوروبا ازاء اسماعيل والباب العالي ، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالي فنجد أن عالي باشا قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفة تركيا ، و د الليفانت هيرالد ، بمهاجمة اسماعيل . وقام د بورديانو ، Bordeano رئيس تحرير صحيفة تركيا ، بنشر بحث عن مركز مصر القانوني جهر فيه أخطاء اسماعيل وطالب بالحاح معاقبته عليها بالعزل عن منصبه وإرجاع مصر ولايه عثمانيه كباقي الولايات طبعا للفرمانات .

ورد اسماعيل على تلك الهجمات بشده وكلف هو أيضاً الجرائد وكتابا من أنصاره بتأييده وتفنيد مزاعم الباب العالي وبيان سخافه حججها . فكثرت بين

(1) Sammarco, Op. Cit , p. 180.

(2) Ibid.

الناس نشرات وكتب تؤيد اسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (١) .

وتعاضدت عدة عوامل تؤكد للباب العالي رغبة اسماعيل في الانفصال عن السيادة التركية متمثلة في تجاهل اسماعيل للباب العالي وعدم دعوته لحضور حفلات ، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع ، في الوقت الذي أخذ فيه اسماعيل يرسل الدعوات الى أوروبا . ومن ثم سرت إشاعات قوية بأن الاسطول العثماني سيتوجه الى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع . وفي هذا الجو المشحون بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم الى الخديوى في أوائل أغسطس يطالبه بتقديم إيضاحات عاجلة ، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوى بخارقة لفرمان ١٨٤١ .

وأرسلت حكومتا إنجلترا وفرنسا الى مبعثيهما في مصر بوجوب ارسال الوالى ردا مرضيا للباب العالي . وازدادت إنجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوى في رده عزمه على التوجه للاستأنه لتقديم فروض الولاء للسلطان . ولكن الخديوى رفض التوجه للاستأنه . وأرسل للسلطان ، ردأ على رسالته في أول أغسطس . رد فيها على النقاط التى أثارها الباب العالي . ولكن السلطان ارسل اليه رساله ثانيه في ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفيه فرمان ١٨٤١ . ولم يرد الخديوى على رسالته ، ترددت شائعات بأن الخديوى يهض اعلان استقلاله عند حفلات افتتاح قناة السويس (٢) .

---

(١) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ ص ٤١١ - ٤١٢ ، ويذكر الأيوبي أن من أمثلة الكتب التى ظهرت في تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية « مصر حسب مفاوضات ١٨٤٠ - ١٨٤١ » لبرديانو ، مصر وتركيا - لجامى اساك ، ومسألة باشا مصر - لوكفتش Lucovich - والخلاف المصرى التركى لورى .  
وبراجع - احمد عبد الرحيم مصغى - مصر وتركيا ص ١١٩ .

(٢) مصطفى الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ١ ص ٣٧٣ - ٣٧٤ .

فضل الباب العالي السكوت مؤقتاً ، ولكن مسخطة على اسماعيل على أى حال  
تمثل في عدم حضوره احتفالات الافتتاح ، كما لم ينب عنه أحداً في ذلك .  
ويمكن اسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قياداً يبهز الجيل الحاضر  
ويدوى صدهاء في آذان القرون المقبلة للأبد (١) .

وتشيد جميع المراجع الأوربية في حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة (٢)  
بالفضل كل الفضل لدى أسبس في شق القناة ، وبشجاعته ودبلوماسيته . أما  
المراجع الفرنسية فتشيد بمباهية بهذا العمل الفرنسي العظيم وتصف دى أسبس  
بأنه عبقرية فذة ، بل لقد ذهب بعض الكتاب الى ضرورة اطلاق اسم

(١) الياس الأيوبي ، عصر اسماعيل ص ٢ ص ٤٨٦ .

(٢) بالنسبة لمفلات الافتتاح توجد مراجع عديدة من هذا الموضوع منها :

Canal de Suez, Invitation a l'inauguration, dess No. 19/9 et  
fêtes de l'inauguration de 19/8. (وثائق تاهدين)

— Douin, G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

— Sammarco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.

— De Lesseps, Lettres, Journals et documents pour servir  
a' L'histoire du Canal Vol. No. 5 pp. 319 - 351.

— Itineraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal  
de Suez.

— Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

(وبه صور الاحتفالات )

ويلكر ساماركو في هاش كتابه ص ٣ ص ١٦٢ - ١٩٣ بوجود وثائق بأرشف

فرنسا من هذا الموضوع :

Archives Nationales du Ministère des Affaires Etrangères.  
Egypte 46, F. 258.

الياس الأيوبي - عصر اسماعيل ص ٢ ص ٤١٨ - ٤٤٥

« قناتى دى لسبس » بدلا من قناة السويس ، مثل مضيق (ماجلان) مثلا. ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (١) ولقد شبه أحد الخطباء — فى حفلات افتتاح قناة السويس — دى لسبس « بىكولومبس » فانفجر المدهوون فى تصفيق حاد (٢) ؛ وهم بذلك ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التى قدمها شعب مصر فى ظل السخرة لاتمام الحفر ؛ وكذا استتراف مواردها الى أن تم شق قناة السويس .

تدفقت مياه البحر المتوسط الى البحيرات المرة لأول مرة فى ١٤ مارس ١٨٦٩ وفى ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الأحمر فى البحيرات المرة ، وبذلك تم أول التقاء بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر عند الدفرسوار (٣) . ويطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكعب من التربة فى

(1) Frederic de Cóninck, Le Canal de Suez après l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(2) Fitzgerald, Percy, The great canal at Suez, London, 1876, Vol. II p: 35.

وفى الواقع فان دى لسبس لم يكن له فضل ففكرة انشاء قناة السويس ، راجع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود صالح منسى «مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردناند دى لسبس» دار الفكر العربى ١٩٧١ . يوضح فيها علاقة دى لسبس بالسان سيمونين وجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وانتماءه عنهم . والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائى الى برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦ .

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 17; Charles Roux, Tom I. Op. Cit. p. 383.

Hallberg, Op. Cit. pp. 213-4, Lord Kinros, Op. Cit., pp. 232, 5, Zananiri, G, Le-Khedive-Ismaïl. Alex. 1923, p. 79. =

عمليات حفر قناة السويس (١). ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح، وكان دى لمبس قد صرح في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٢) وكان الخديوى مشغولاً أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفي نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات الى زعماء أوروبا لحضور حفلات افتتاح القناة. وكان نوبار قد سافر الى أوروبا، واجتمع بدى لمبس معه تفاصيل الاحتفالات (٣).

وقد بدأ أوفد المدعوين الى مصر، فأنابت ملكة إنجلترا سفيرها بالاستانة (سير هنرى اليوت) لحضور حفلات الافتتاح، أما السلطان عبيد العزيز فلم يحضر ولم يكاف أحداً من رجال دولته بتمثيله، بل اكتفى بالإيعاز لسفير إنجلترا د هنرى اليوت، بذكر اسمه عند افتتاح القناة. وسر اسماعيل لتغيب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوى

أما (سماركو) فقد أورد في كتابه - ٣ تاريخ مصر الحديث ص ١٩١ الفصل التاسع - أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم في ١٥ أبريل ١٨٦٩ - وهذا خطأ - وصحته ١٥ أغسطس ١٨٦٩. كذلك وقع عبد الرحمن الرافعي - مصر اسماعيل - ص ١٠١ في خطأ تحديد التاريخ فذكر أن التقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم في نوفمبر ١٩٦٩.

(1) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(2) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت إبعاد القناة عند الانتاح - الطول ١٦٢٢٥٠ ك م - الارتفاع ٨ متر - العرض عند القاع ٢٢ متر - العرض عند مستوى سطح الماء ٥٤ متراً - الفاقس المسموح به للسفن البائرة ٦٨٧٨ متراً = ٢٢٢٥ قدم.

(1) Douin, G., Op. Cit., p. 432-3, 435.

Sammarco, T. iii, Op. Cit., p. 433.

وراجع أيضا :

مصر في مرتبة الولاية العثمانية ، بينما عدم وجوده كان يرهانا محسوسا على جلوس  
ديوى في مصاف الملوك ، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات  
بالدول الأجنبية ، وبخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالي حبرا على  
ورق (١) .

وفي برلين قبل أمير يروسيا الدعوة — لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع  
تحمل مشاق السفر . أما في فيينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور  
حفلات الافتتاح وأعان الامبراطور « فرانسيس » « Francois Joseph »  
أنه سيمحضر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان  
ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه الى مصر (٢)

وأنايب ملك هولندا شقيقه الأمير « هنرى » « Henry » وعينت الحكومة  
الروسية الجنرال « اجناتيف » Ignatiev سفيرها بالقسطنطينية لحضور الاحتفال  
أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة في الحضور لمصر ، إلا أن  
ظروف العداء بين الخديوى والسلطان حالت دون ذلك . وحسب لا يساء تفسير  
زيارته لمصر في القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة . كذلك تجنب  
الأمير « أوسكار » شقيق ملك السويد والنرويج تلبية الدعوة لنفس السبب . كما  
اعتذر الجنرال جبرائيل « رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور .  
ووجهل الأمير « أميدى » « Amedée » دوق بيدمونت للاسكندرية في سبتمبر  
١٨٦٩ في أسطول ايطالى عملا الملك فيكتور عمانويل الثانى في الاحتفالات ،

(١) اللباس الأيوبي ، عمر احمادى ١ - ص ٤١٧ - ٤١٨ .

(2) Douin, Op. Cit: p. 433;



الا أن الظروف اضطرت الأسطول لمغادره مصر في ٢١ أكتوبر، وبذلك لم يشترك في حفلات الافتتاح (١) .

كذلك دعى رجال العلم والكتاب والمحامين والصحابة والرجال البارزين وقد قدرت بعض المراجع المدعوين بحوالى ستة آلاف مدعو (٢) .

كذلك حضر الحفل عشرين لشركة « المساجيرى ماريتيم الفرنسية » وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا . وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٣) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح (٤) . وهكذا توافدت على مصر سفن من جميع أنحاء العالم وغصت القاهرة بالمدعوين الذين تحملت الدولة نفقات بجهتهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى . واصطفيت أساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مزداناً بالاعلام والانوار ، كما زين حاجز الامواج ببورسعيد وانطلقت الانوار من قبة فناء بورسعيد (٥) . وعن يوم الافتتاح يذكر « شارل رو » أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة ، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة منها خمسون سفينة حربية . وكانت هناك ست سفن حربية مصرية ، وست فرنسية واثنتا عشرة سفينة انجليزية ،

(1) Douin, Op. Cit., p. 434.

(2) Ibid.

(٣) الياس الأيوبى - قصر اسماعيل - ١ من ٤٤٧ .

(4) Zanani, Op. Cit. p. 81.

(5) Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2 p. 36.

وراجع أيضاً الياس الأيوبى - ١ من ٤٢٠ - لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى أسبغت فى وصفها المراجع والمجلات الجديدة السابق ذكرها .

وسبع سفن نمساوية ، وخمس المانية وواحدة روسية وواحدة دانماركية واثنان هولنديتان واثنان اسكندنافيتان ومثلهما أسبانياتين ، وفرقاطتين بريطانيتين كبيرتين . أما الاسطول الايطالى فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك ، الا أن إيطاليا بقيت ممثلة بسفن تجارية عديدة (١) .

ويرى الباحث في ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهر عسكرية عالمية يميناء بورسعيد أقيمت من دول مختلفة انتشرت كل واحدة للآخرى أهمية قناة السويس لها ، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية . فلم تكن اذن هذه المظاهرة البحرية العالمية وازكان حرب الاساطيل الذين توافدوا معها سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمى الخفى لدراسة القناة على الطبيعة والمرو فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب . وكانت دعوات الخديوى للاحتفالات في الواقع بمثابة دعوة مفتوحة لاثارة أطماع الدول الاستعمارية في مصر لأهميتها وغناها .

وقد كانت فرنسا ممثلة في امبراطورتها التي تصدرت الاحتفالات وكان ذلك يوحى بدور بارز في الحفل ، ففرنسا صاحبة المشروع ، وهو نتاج عبقرية فرنسية ودعم سياسى وأدى فرنسى إلى أن أصبح المشروع حقيقة مؤكدة .

أما انجلترا فكان أسطولها الحربى أقوى وأكبر الاساطيل الموجودة في الاحتفال . أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والبنامرك

(1) Roux, J. C., Op. Cit , T2 pp: 395 - 6.

ذكر شارل دو في هامش ص ٣٩٥ - ٦: انباء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها القناة . راجع أيضا :

Douin, op. Cit., p. 452, Cf. Kinross, Op. Cit.: p. 245,

وهولندا والسويد والنرويج وأستراليا وهي دول بحرية اشتركت أساطيلها في الاحتفال . وعندما اكتمل ذلك العدد الضخم من المدعوين ببورسعيد (١) دوت المدافع من كل جهة ايذاناً ببسبب الاحتفالات . وأقيمت في بورسعيد ثلاثة مرادفات واحد لأرقى الضيوف والثاني للعلماء المسلمين والثالث للمسيحيين (٢) . وقام بعض علماء المسلمين بإلقاء خطب وجيزة وتلاهم بعض التساوية ثم توالى خطباء كثيرون ، أشادوا بفضل فرنسا ودى اسبس لاتمام هذا العمل العظيم . ثم شرع في الافتتاح وانتشر المدعون يشاهدون الأعمال التي تمت على يد الشركة . وفي المساء مدت الموائد الفاخرة لستة آلاف مدعو وانقشرت الزينات وتجلل شاطئ آسيا وأفريقيا بالنور . ويصف د فريسينيه ، الاحتفالات بقوله : « لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغاً في البهاء والجلال بدرجة لم يعمد لها مثيل وظهرت القناة في ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة

(١) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام في القاهرة ، ٢٤ يوماً في رحلة نيابة لزيارة معالم الوجه القبلي وآثاره وأصدر اسماعيل حكيتيب خامس برنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برنامج الضيافة في الأيام السابقة على الاحتفال : في اليوم الأول نزهة في داخل المدينة وزيارة الأسواق ، والثاني : زيارة المساجد والقلة . أما الوجه القبلي فزيارة الأنار الفرعونية ومدن الوجه القبلي راجع تفاصيل الاحتفال في كتاب :

*Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.*

وبلكر الكاتب المسمى « آلان مورهد » في كتابه عن النيل الأبيض : أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بزخ هارون الرشيد . واعدت ذخيرة من الصواريخ النارية لتحية الافتتاح . واستمدى من فرنسا وإيطاليا ٥٠٠ طباخ و ١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لستة آلاف ضيف ووفرت أحسن الجوز والأعلى الأظمة دون حساب راجع :

Moorhead, Alan, *The White Nile*. Penguin Books. London

1963. p. 147,

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147; Cf. Zemanir, Op. Cit., p. 85

الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والمجد ، ثم يضيف :  
 ولأسباب عديدة اهتم دى لسبس وكذا والى مصر بدعوة كبار ممثلى دول العالم  
 وكان غرض دى لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يعرفه بتحقيقه  
 دهرأ طويلا وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبوا اليه التجار لجنى ثماره من  
 ثروة واستثمار لاموالهم كما أن اسماعيل أراد بهذا الاحتفال النادر أن يقدم  
 ازائريه مثلاً محسوساً على قدرته وعظمته ، وعظمة مصر وأن يأخذ مكانه بين  
 الملوك وفى نفس الوقت يدعم مركزه أمام الباب العالى بالاضافه إلى أنه كان  
 يهدف أيضاً الى تهيته الاسواق المالية بأوروبا لقبول ما يحتاج اليه من قروض (١).

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى  
 بعظمة هذا الحفل وبهائه ، إذ سرت شائعة فى الاسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح  
 بأن القناة غير صالحة للعبور وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة  
 قد رحلت لفرنسا وحاد امبراطور النمسا اتريسما ، وأن صغيرة كبرى  
 اعترضت طريق الممر المائى وأن حريقاً هائلاً دمر ستين منزلاً بالاسماعيلية وأن  
 المهندسين هربوا وأن دى لسبس فقد رشده وأن كبير المقاولين (المسيو لافاليه)  
 صنع فانتحر يأماً (٢) .

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة وهرجسه إلى أن  
 عملية إجراء (بحسات) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة

(1) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127-128,  
 Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Paris. 1922, p. 25.

(2) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Français  
 ( Paris 1922, pp. 156 - 167 ).

عشر يوماً وثلاثة أضعاف بأن يسمح كل مائة وخمسون متراً من قاع القناة للتأكد من خلوها من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عشر على صخرة كبيرة وأبلغ دى لسبس فأسرع إلى مكان الحادث وكانت للصخرة ترتفع خمسة عشر قدماً عن قاع القناة نازكه فقط ما بين تسعة وأربعة عشر قدماً تحت سطح الماء فأحضروا باروداً من القاهرة وتم نسف تلك الصخرة (١). وفي بورسعيد انفجر مخزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة (٢). كذلك يذكر دى لسبس أنه في المساء وعندما كان يقوم بعمل الترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد، وبعد ترتيب كل شيء، فوجيء في منتصف الليلة السابقة على الاحتفال بنسباً جنوح سفينة حربية مصرية (لطيف) على بعد ثلاثين كيلو متر من بورسعيد - بالقرب من القنطرة - بالمجرى الملاحي، فسدت القناة فأسرع القناة دى لسبس إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويضها، كما أرسلت سفينة تجارية بمجهزة بالمعدات لتجديدها ولكنهم عاودوا في الثانية والنصف صباحاً دون تحريكها وعلم الخديوي اسماعيل في الساعة الثالثة صباحاً بالنسباً وكان موجوداً بالاسماعيلية لعمل الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالاسماعيلية عند وصولهم إليها، فغادروا على الفور عند سماعهم لهذا النبأ بسرعة واستدعى دى لسبس على ظهر السفينة وكان قلقاً لأن تأجيل الاحتمالات ستؤكد الشائعات. فقام باحضار ألف من البحارة المصريين الموجودين ببورسعيد والتابعين للبحرية المصرية للمساعدة في عملية تعويم السفينة الحربية (لطيف) وكان بما قاله اسماعيل لدى لسبس

(1) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.

Charles, Roux, T. ii, Op. Cit pp. 394 - 5. وأنظر :

وأنظر الياس الأيوبي - ج ١ ص ٤٣٠ - ٤٣١ .

(2) Moorhead, Op. Cit p. 147.

أنه إذا لم يمشكن من تمويم السفينة فسيتموم بنفسها ، وابتهج ذى لسبس لتلك الفكرة التي لم يستطيع ذكرها صراحة . لكن البحارة المصريين تمكنوا من انقاذ السفينة الحربية وسحببت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وزيشت بالأعلام استعدادا لاطلاق مدافعها تحية للامبراطورة والقافلة (١) ولعل هذه الحادثة توضح إلى أى مدى كان الحديوى على استعداد للنضحية بإحدى قطع الاسطول المصرى فى سبيل إنجاح الاحتمال تلك الفكرة التى راودت ذى لسبس ولكنه لم يستطيع التصريح بها .

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ يتقدمها اليخت وايجل ، مقل الامبراطورة فرنسا (أرجينى) ويذكرولسن (wilson) فى كتاب وقناة السويس ، أن الحديوى اسماعيل سمح للسفن العابرة فى القناة فى الايام الاربع الأول من الافتتاح بالعبور مجانا دون تحصيل رسوم المرور (٢) وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس ، وعندما وصلت باخيرة الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية (لطيف) واطلقت هذه مدافعها ترحيبا بالامبراطورة ظنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك خصيصا لتحييتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت اسماعيل لرقه ذوقه (٣) وانتهت القافلة للاسماعيلية ، وعندما وصلت الامبراطورة أرجينى الاسماعيلية

(1) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.

Lord Kinross, Op. Cit. p. 247. وأنظر أيضا :

Sammarco, Tom III Op. Cit. p. 196. وراجع أيضا :

وراجع الياس الأيوبى - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

(2) Wilson, Op. Cit , p. 196.

(٣) الياس الأيوبى - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

وهي تقابل في كل مكان بالتمهيق والبهتان أحسن بالخير والعظمة والتكريم للعلم الفرنسي إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسي ، وانتصاراً لنفوذ فرنسا في مصر والعالم . واجتاحت نفس الامبراطورة مشاعر فياضه اضطرتها إلى مقادحة مكانها من الاحتفال وسمعت بكائها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروعة الاستقبال وحده ، وإنما كانت تعبيرة انتصارا لفرنسا (١) .

وفي الاسماعيلية أعد اسماعيل مرقصاً وملاهي ومباهج — ليس هنا مجال سردها تفصيلاً — وكان الأهالي في الإسماعيلية وعلى شواطئ بحيرة التماسيح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الاسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر ؛ ثم اتجهت القافلة بعد ذلك للسويس فوصلتها في ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ . وعندما وصلت الامبراطورة للسويس سارعت بإرسال برقية إلى باريس تنبئ زوجها : بأن الامر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس ، وكذا فعل بقية المدعوين ، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى . ثم توجهوا جميعاً لتهنئة الامبراطورة (أرجيني) على هذا العمل المجيد الذي تم على يدي (ذلك الفرنسي العظيم) (٢) .

ولكن هذا في الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر (دوان ) بأن الحدبوي اسماعيل أنفق احتفالات القاعة خمسين مليوناً من الفرنكات كما قدره بأنه يعادل نصف دخل مصر السنوي (٣) إلا أن إلياس الأيوبي يبرر ذلك

(1) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. pp. 39 - 40.

(٢) إلياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٠ - ٤٤١ .

(٣) Douin, ii, Op Cit. p. 418. - وذكر عبد الرحمن الرافعي في كتابه

مصر اسماعيل - ١ ص ١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ١٠٠.٠٠٠ و١٠٠.٠٠٠ جنيه، أما إلياس الأيوبي - اسماعيل - ١ ص ٤٤٣ فيقدر نفقات الاحتفال فيباين مليونين =

بأن الهدف من وراء ذلك يرجع الى رغبة اسماعيل في تأكيد استقلال مصر السياسي (١) .

والحقيقة أن ذلك الإصراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الازمة المالية إلى إزدياد التدخل الاجنبى في شئون مصر ، وعندما اشتدت الازمة المالية لجأ اسماعيل إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام انجلترا الذى قادها إلى إحتلال مصر عام ١٨٨٢ .

ولم تقتصر الاحتفالات على المظاهرة العسكرية البحرية التى أقيمت بهذه المناسبة ، وإنما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجارى الدولى الذى عقد أثناء الاحتفالات والذى اهتم بالجانب الاقتصادى للقناة وأثرها على التجارة الدولية .

لذا فت مشروع قناة السويس اهتمام ، والرابطة الدولية لتنمية التجارة :  
L'Association Internationale pour le développement du commerce  
وهى منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العالمى ١٨٦٧ م ، وهو المعرض الذى اشتركت فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضر اسماعيل شخصاً حيث وصل باريس في ١٦ يونيه ١٨٦٧ (٢) .

— وثلاثمائة ألف جنيه انجليزى وأربعة ملايين جنيه ، أما الدكتور محمد زهير فيقدر نفقات الاحتفال بحوالى مائة مليون فرنك واجمع كتابه :

Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Iemal 1863 - 79. Paris 1933 p. 148.

( وهو موجود بمكتبة الآداب باسكندرية تحت رقم B - 4473 )

(١) الپاس الأيوبي - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٤ - ٤٤٥ .

(2) Douin, G, Op. Cit , pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. ii, Op. Cit. pp 166 - 7,



ولقد أشادت صحيفة "Le Journal des Débats" ، بصداقة اسماعيل  
لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير ( قناة السويس ) . وهناك نقابيل  
الخدوي مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان المعرض قسم خاص  
بشركة قناة السويس العالمية وعرضت فيه نموذجاً مجسماً للقناة وبرزخ السويس  
وموانئ ومدن بورسعيد والاسماعيلية والسويس . ونموذجاً كبيراً لمنطقة  
قناة السويس ، وكذلك الآثار التي وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر .  
واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدة  
La Gazette de France الباريسية ( ٢٥ يونيو ١٨٦٧ ) . وكان دي اسپيس  
يشرح مشروعه بفخر في المعرض (١) ، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة  
المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوروبية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من  
جميع الوجوه وتقديم مقترحاتهم بعد اجراء دراساتهم لكل الاسئلة المذكورة  
بعد التشاور فيما بينهم (٢) وهكذا بدأ اهتمام « الرابطة الدولية لتنمية التجارة »  
بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية : —

= وراجع أيضا : الياس الأيوبي ج ١ ص ٢٣ من معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ .

هذا ويوجد بمكتبة بلدية الاسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس :

Charles Edmond, L'Egypte à l'Exposition Universelle de  
Paris 1867. Paris 1867:

(1) Roux, Op Cit. T. i. p. 382.

Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 — 26. وأنظر أيضا :

كانت هذه أول رحلة لاسماعيل لأوروبا وتوجه بعد زيارته لفرنسا الى لندن وهناك  
استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملاك السفن واصحاب مصانع الغزل والنسيج  
البريطانيين .

(2) Douin, G., Tom ii, p. 494.

١ - ما هي الأسواق والتسهيلات الجديدة التي سيفتحها طريق قناة السويس البحري أمام التجارة الدولية ؟ وما المشاريع التي لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التي تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا ؟

٢ - كيف يمكن الاستفادة من هذه القناة تجارياً ؟

٣ - ما هي وحدة قياس السفن ؟ ومسألة حياد قناة السويس ؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع ممثلي الغرف التجارية القادم ، لأنه سيحضر لمصر شخصيات مشهورة للمساهمة في حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح في شهر نوفمبر ١٨٦٩ (١) ورحب بهم الخديوي بجماعة عند اجتماعهم بالقاهرة واستقبل مندوبي المؤتمر في ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم

---

(٢) من أعضاء المؤتمر : « وزير الزراعة والتجارة الإيطالي : Minghetti - البارون دي جاجن De Gagen ( مستشار بالحكمة العليا ) ومدير الشؤون التجارية بوزارة الخارجية بفينيا مندوبا عن النمسا والمجر - Kondell ممثلا لاتحاد شمال ألمانيا - Munch Roeder قنصل طام السويد والنرويج بالاسكندرية ممثلا لمملكة اسكندنافيا المتحدة - de Saavedra مدير طام الأشغال العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا و Torelli وزير التجارة سابقا للمملكة الإيطالية ، ومبعوثي الغرف التجارية للبلاد الآتية : Stettin ( ببولندا حاليا ) - بودابست - فيينا - هامبورج - روتويل Rotweil - تريستا أنفوس - الطونا Altona ( بالولايات المتحدة ) مانشستر - ليباخ - برت - المنتر Olmutz ( بألمانيا ) - برشلونة - مرسييا - زتيا Zittau بألمانيا - فيوم Fiume ( ميناء يوغوسلافي حاليا وسابقا تابع لإيطاليا ) راجع : Donin ii p. 495 .

وكان هؤلاء الأعضاء تحدوهم الرغبة في زيارة مصر لمشاهدة معالمها التاريخية .

ومساندة حكومته ، وطلب الاعضاء أن يكون الخديوى رئيساً للمؤتمر فقه  
تلبية لطلبهم . وقد قامت هذه الرابطة بدراسة النقاط التي طرحت في المعر  
السابق مع إضافة : ( اعفاء كافة البضائع المسارة بقناة السويس من كل الضمر  
واعفاء السفن المحملة بالقمح من رسوم المرور - انشاء منطقة حرة بالسويد  
احترام الملكية الخاصة في البحار ) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظرو  
مصر التجارية ، وبذل كل الجهود لانجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الآ  
وطابع خرائط وبناء القنارات (١) .

وعقدت جلسة في ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر عابدين حضرها الخديوى اسماء  
وألقى الخديوى في المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة اعفاء سنن  
القمح من رسوم المرور ، أما بالنسبة لقانون الخوالة الخاص بشركة قناة السويس  
والرسوم ، على القمح ، فذكر أنها تمثل جزءاً هاماً بالنسبة للميزانية المصرية و  
تلك الأشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة .

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى اسيد  
رغبته في إنشاء ميناء حر ( Port Franc ) ببور سعيد ، ولكن ظهر أن هذا  
المشروع غير عملي لاستحالة بقاءه مناسباً وأن موظفي الجمارك ليست لديهم دراية  
بالتجارة الدولية . وعرض الخديوى مسألة اصدار خرائط هيدروجرافية  
جديدة خاصة بالبحر الأحمر ، وذكر أن موضوع إقامة قنارات بالبحر الأحمر  
يدرس مع جميع الجهات المعنية . وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر في ١٨ نوفمبر  
١٨٦٩ بالاسماعيلية برئاسة (Gagern) — مدير الشؤون التجارية بوزار  
الخارجية بفيينا وممثل النمسا — وحضرها أعضاء جدد يمثلون الغرف التجارية

لدول أوروبا (١) وأعلن في ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر  
هابدين ، بعد أن صاغ أبحاثه في عدة مواد التوصيات الختامية الآتية :

- ١ — من المرغوب فيه — وبناء على إعلان الحكومة المصرية — إعفاء  
كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب ،
- ٢ — من الضروري اعتراف كافة الدول بحيااد القناة دولياً .
- ٣ — في حالة الحرب يكون من الضروري — حسب القانون البحري —  
احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحري مقصوراً فقط على  
الاماكن التي بها تحصينات .
- ٤ — أن تطور التجارة العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس  
يستتبع قيام حق الاستخدام التجاري على أسس جديدة ورأسخة .
- ٥ — من المرغوب فيه — إزاء تطور تجارة أوروبا ، مع مستعمراتها ، في  
الشرق ومرورها بقناة السويس — أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تدعيم  
المصالح المشتركة في هذا العصر الامبريالى .
- ٦ — يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة « وحدة قياس السفن » من أجل  
مصلحة التجارة وإلى أن يتم التوصل لحل فان المؤتمر يوصى باستخدام جداول  
الاستنزالات التي يستعملها مكتب الفريetas الفرنسي ، كما يوصى في نفس الوقت  
بقبول إجراءات استنزال الفراغ الذي تشغله غرفة الآلات ومستودعات الفحم  
من حمولة السفينة البخارية أو السفن المغتركة .
- ٧ — يعتبر المؤتمر أن للشرط الاول لتطور الملاحة في القناة هو تخفيض

سعر الفحم ، من أجل المصاحبة العامة ، أما السفن المحملة بالفحم تماماً فيجب اعفاؤها كلية من رسوم المرور .

٨ — يوصى المؤتمر بأن السفن التي تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور .

٩ — يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعتدلة .

١٠ — من المرغوب فيه ، وأشجعياً للتجارة العالمية ، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تعمير برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة .

١١ — من الضروري بالنسبة للدول التي يهملها أمر الملاحة بالبحر الأحمر أن تطيع خرائط هيدروغرافية ، توضح مسالك البحر الأحمر . ومن المهم أيضاً إنشاء فنارات جديدة على جانبي هذا البحر ، يحصل عنها رسوم معتدلة (١) .

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شيء بالنسبة لحفلات افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتيين ، كانتا وما زالتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس :

١ — مسألة حرية المرور وحياد القناة .

٢ — مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة . وكانت هذه أول

(1) Douin, G., T. ii, Op. Cit., pp. 498 - 500; Cf.

Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويذكر أن دى لسبس ترأس إحدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة الحاكم المختلطة .

مرة في تاريخ القناة يعان فيها حياهما في مؤتمر دولي . فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول بقرار نظامها .

أما المسألة الثانية التي تعرض لها المؤتمر التجاري الدولي وهي رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولا تزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول في محاولة تسويتها إلا في مؤتمر القسطنطينية الدولي للحمولة في عام ١٨٧٣ (١) .

وبمجرد فتح القناة نجح برقيات عديدة تهيئ دى لسياس وفرياسا من كافة أنحاء العالم حتى من إنجلترا نفسها التي وقعت ضد المشروع أرسلت مهنمة أيضا . وفي نفس الوقت أرسل المدعوون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخي ونشرت الحكومات هذا الخبر في صدر نشراتها الرسمية ، وعرف العالم كله في هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الانساني الاجتماعي (٢) .

في أوروبا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسي في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ (٣) -

(١) راجع بالتفصيل الفصل الثاني من الباب الثاني عن مشكلة رسوم المرور . ومشكلة حياذ القناة في الباب الرابع - الفصل الأول .

(2) Ch. Ronx, T. i. p. 401, Julliette, A. Op. Cit. p. 26.

(٣) ورد خطأ في كتاب - مصطفى الحفناوى ، مشكلات قناة السويس -

ص ٣٧٩ - بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصحته ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ .

وفي هذا الوقت الذي تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادى والمحيط الاطلسى بسكة حديد طولها ألف فرسخ ، وتحاول العقول ورؤوس الاموال أن تصل بين أجزاء المعمورة المتناحية بعضها ببعض بشبكة من المواصلات الكهربائية ، كذا عما قريب تصافح فرنسا ايطاليا عبر النفق الذى يخترق جبال الالب ، وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الاحمر بواسطة قناة السويس . وأوروبا كلها كانت بمثابة حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى ، وإذا كانت الامبراطورة تخلت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم ذلك لأننى حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بحمد السيف ووجود الامبراطورة هناك ليس إلا تعبيراً عن عواطف فرنسا نحو عمل يرجع الفضل فيه إلى مثابرة وعبقريّة أحد أبناء فرنسا ، (١) . ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء (أرجينى) فى الاسماعيليّة .

وعلق برلمان أسبانيا فى إحدى جلساته على ذلك الحدث بقوله : « ان الإنسانية لمدينة لدى أسبيس بالفضل ، (٢) .

أما امبراطور النمسا فقد ألقى خطاباً فى قاعة النواب — بعد عودته من احتفالات القناة — قال فيه :

« ان هذا العمل الذى شرف النبوغ الفرنسى وأعلى من قدر السيدى أسبيس مؤسسهما ، يساعد تجارتنا الواسعة وصناعتنا المتطورة على النهوض ، فندعموه

(1) Ch. Roux T. i. p. 401:

(2) Ch. Roux, Op. Cit. 401, Cf, A Dam Juliette, Op. Cit.

ما أمكنكم إلى ذلك سبيلا ... ، (١)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرجاع الفضل للفراعسيين وذلك في بركة بعثت بها إلى دى لسبس يوم الافتتاح . أما في وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون بركة نصها : إلى المسمو دى لسبس وسيدى ، لقد كان للخبر الذى أذيع في إنجلترا في الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا ، وأنى إذ أبعث إليكم بتمننى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد ، فأنى بذلك أعبر عن عواطف جميع المواطنين الانجليز . وعلى الرغم من مختلف العقبات التى صادفتكم فقد كافحتم لتذليلها والتغلب عليها ، وهى العقبات التى ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع ، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريةكم الفذة . وفى النهاية نلتهم لقاء صبركم الذى لا ينقذ وعزمكم الذى لا يكل خير الجزاء ، وأنى لسعيد بأن أكون المعبر لشخصكم عن تهنئة حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق

---

(1) Ch. Roux, T. i. pp. 401 - 2.

وأنظر أيضا الحفناوى - مرجع سبق ذكره - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ . (بالنسبة لتهنئة دول المسالم لدى لسبس وفرتسا بعد الافتتاح أورد شارل روفى مؤلفه المذكور - ١ ص ١٠١ - ١٠٤ نصوص البرقيات المرسلة بهذا الشأن والمذكورة فى بحثى . وقد نقل من شارل روكل من :

Freycinet, La Question d'Egypte pp. 126-30. Cf Juliette, A pp. 26 - 27.

وكذا الحفناوى - فى كتابه قناة السويس ومشكلاتها - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ دون الإشارة إلى مصدر الوثيقة .



طريق جديد يصل الشرق بالغرب كما أمنتكم على ما حققته بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود، (١).

كذلك هنا جلادستون — رئيس الوزارة البريطانية آنذاك — دى لسبس، فرد على تهنته مذكراً جلادستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكراً قال له جلادستون: ( لا تشغل نفسك بالمشاكل التي ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم وعندما تنجح ستكون قناة السويس مفيدة لانجلترا وعندما ستلقى التأييد في بلادنا، وهنا ستلقى فخار التتويج بالعظمة (٢).

وكان سفر دى لسبس إلى لندن للتأثير على الرأي العام البريطاني وتحويله لمصلحته إزاء مشروعه، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الغنى والثروة والغلبة لهم: (٣)

« .. et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial ».

وبالغت انجلترا التي وقفت ضد المشروع في البداية في تكريم دى لسبس فاستضافته في يونيو ١٨٧٠ في لندن وايقربول وأعدت له الولائم والحفلات،

---

(1) Ch. Roux, T. I P. 402, Etienne, Micard, Le canal de Suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية في ٢٧/١١/١٨٦٩ المفضى  
١ من ٣٧٦ — ٣٧٧ .

Julliette, A Op. Cit. p. 26. وراجع أيضاً :

(2) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(3) Loliet, Frédéric, Op. Cit. p. 224.

وفي ليفربول خطب رئيس الغرفة التجارية واثنى عليه ، وفي ٤ يوليو أقام الذوق ( سذرلاند ) ' Sutherland ، مآدبة كبرى وكان الخطيب الذي وقف بين يدي دي لسبس في تواضع واجلال هو ( جلاد ستون ) رئيس الحكومة .

وأقام اللورد ( مير ) Lord Maire في ٦ يوايو ١٨٧٠ حفلا آخر تبودلت فيه الخطب والكلمات الرنانة قائلا ( إن مهندسينا قد أخطأوا وكان دي لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة ) .

وفي ٨ يوايه من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلا في قصر ( كريستال ) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التي مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة ( إلى دي لسبس تهدي انجلترا تهنيتها القلبية ) .

وكان خطيب الحفل ولي عهد بريطانيا الذي منح دي لسبس ميدالية ذهبية بأسم : ( جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة ) . وذكر الأمير في خطبته ٧/٩ : ( أن بريطانيا لن تنس أبد الدهر أنك صاحب الفضل في نجاح أكبر مشروع ستصل به مصالح البلاد التجارية وكذا ارتباطها بمحيطاتها في الشرق على أحسن ما ترجوه وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهراتها على ما تكنه لعمالك العظيم من تقدير فان هذا المشروع يعد الآن وفي المستقبل فتحا لبلادنا . ) (١)

كذلك أعلن جلادستون لدى لسبس نبأ لإنعام الملكة فكتوريا — ملكة انجلترا — عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند في ١١ يوايو ١٨٧٠ ، واجتمع

(1) Ch. Roux, T. i. pp ,403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard, E. p. 193.

البرلمان في إنجلترا وقرر منحه لقب مواطن (لمدينة لندن) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة .

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالثناء والمدح على جهود دى لسبس ، فذكرت صحيفة التيمز « The Times » ، بأن دى لسبس ( هازم الصعاب : « Vainqueur de tous les obstacles » ، والسيد الذى تدن له بريطانيا بمستقبلها . ) (١)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تفير من ( تكسيكها ) وتكرس كل جهدها لوضع يدها على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها من اعاقة تحقيقه . فبدأت أول الامر بإثارة المنازعات مع الشركة . ونجدد ذرائع يذكر غداة الافتتاح : ( يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس ، فإنه حري بنا أن نشارك فيه وأن الحكومت البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة ) « Accaparer le canal » (٢)

من ذلك نرى أن كل الفضل والجدد إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا ، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية كان لها الدور الرئيسى فى اتمام هذا المشروع ، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان بالمثل من تلك الدول . إلى جانب ذلك فقد خرج الحديدوى صفر اليدين مثقلا بالديون لم يحقق أى من اطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الازمة بينه وبين الباب العالى .

---

(1) Roux, Ch. Op. Cit., T. i. pp. 404 - 5, Cf.

Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The Suez Canal, p. 40.

(2) Notovitch, Nicolas; L'Europe et L'Égypte, Paris 1898.  
p. 130.

إذ ما كاد السلطان يلم برحيل ضيوف اسماعيل عن البلاد غداة الاحتفال  
بافتتاح قناة السويس ، حتى أرسل اليه في أواخر نوفمبر ١٨٦٩ — على يد  
مندوب سام — بلاغا نهائياً في شكل فرمان أمره بمقتضاه بالخضوع حالا  
لأوامره ، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح ساطاني ، فغضب  
اسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك فنصحته ( السير هنري اليوت ) بتجنب كل  
إجراء يضعه في موضع التحدى للسلطان ويرغم الباب العالي على اتخاذ إجراءات  
أكثر خطورة . وقد وردت اشارات برقية من سفراء انجلترا وفرنسا والنمسا  
بالاستانة تشير عليه باللين مؤقتاً ، وإظهار شيء من الامتناع للأوامر المرسلة اليه ،  
فراى اسماعيل نفسه مضطراً لمواجهة الباب العالي وحيداً بعد انفاقه مبالغ طائلة  
في حفلات الافتتاح وفي مشروع القنساء نفسها . فاضطر اسماعيل آخر الامر  
للموافقة على تلاوة فرمان في ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة في ميدان القلعة  
بمحضر المندوب العثماني وأرسل اسماعيل برسالة للصدر الأعظم يخبره فيها بقبوله  
الفرمان . وسر طالى باشا لقراءة فرمان رسمياً بالقاهرة وصرح للسفراء بأن  
الحادثة المصرية قد انتهت ، وأبدى ممثلوا الدول سرورهم لانتهاء تلك الازمة  
التي استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (١) . وهكذا أظهر  
الحديوي اسماعيل امتثاله لمتجنب أى عمل يزيد غضب الباب العالي عليه . وقال

---

(١) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٥ - ٤٤٦ وراجع أيضا :  
احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٤٤ - ١٤٥ . وقد ورد خطأ مطبعي  
ص ١٤٤ بكتابت الدكتور احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا فلذكر أن فرمان  
قرى في القلعة يوم ٩ سبتمبر وصحتها ٩ ديسمبر وتاريخ فرمان ٢٦ نوفمبر  
١٨٦٩ كما ورد بنص فرمان الذي نقله الدكتور احمد عبد الرحيم عن  
Douin II Op. Cit. pp. 486 - 487, 490 ويظهر أنه خطأ مطبعي .

اسماعيل فى حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر د طويت العلم واسكنى لا أخفيه  
وسأنتظر الاحداث وإلى أن تقع أعد بلادى لمواجهة المستقبل (١) .

بدأ اسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله فى الحصول على تأييد فرنسا  
وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن تحقق من وراء مشروع قناة  
السويس التى ظن أنه سيعطى لمصر مركزاً دولياً جديداً ومن ثم بدأ يعتمد على  
قوى أخرى وهى روسيا والولايات المتحدة .

فما أن رحل مندوب الباب العالى بعد تلاوة فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ حتى  
صدرت الاوامر بتمهليل وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل وأرسلت المدافع  
والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط وقناة السويس ، وأقيمت  
الاستحكامات عند مدخل القناة ، وحشد الجنود على شواطئ البلاد والموانئ  
ولا سيما الإسكندرية ، وأحضر اسماعيل ضباطاً أمريكياً كمدربين عسكريين  
للجيش المصرى ، وكان الدافع من وراء تجنيد هؤلاء الضباط الأمريكين دون  
غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والانجليز هو اعتقاد اسماعيل بأن الولايات  
المتحدة ليست من الدول ذات الاطماع فى مصر . وأنهم من القوة بحيث تمكنوا  
من طرد الفرنسيين من المكسيك . فلا بد إذن أن ينجحوا فى تدريب جنوده  
تدريباً جيداً وبأقل التكاليف وكان اسماعيل يزرر مسلسلته هذا بأنه يدافع عن  
نفسه بعد تفكير الاستانة فى خلعه (٢) .

(١) جاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩ : وهى رسالة من  
قنصل إيطاليا بمصر الى وزير الخارجية الايطالية - اسكندرية فى ٢٦/١/١٨٧٠ .  
(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١٤٧ - ١٤٨ . وأنظر  
أيضاً : محمد السروجى - مصر والمسألة الفرعية من القرن التاسع عشر ص ٢١٠ .  
وأنظر أيضاً : Douin, Op. Cit. T. 2, P. 493

إلا أن هذا الاتجاه من جانب اسماعيل أثار قلق إنجلترا ومخاوفها . ففي ٢٧ أبريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الانجليزية قنصلها في مصر دستانتون ، أنه قد نما إلى علمها أن - الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة ويبرم عقود لاستخدام ضباط أمريكيين بدلا من الأتراك ، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تبتاع هي الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة . وواضح من هذا القول أن إنجلترا تخشى تدخل روسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الامبراطورية العثمانية .

وقد ذكر القنصل البريطاني دستانتون ، في رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (١) .

ولكن إنجلترا وفرنسا كانتا في ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليح الجيش المهرى وتحصين الموانئ وقناة السويس فقد صرح ( إميل إيفيه ) - رئيس وزراء فرنسا - لنوبار في ١٧ مايو ١٨٧٠ : « قل لسموه باسمي كصديق أن هذه الأسلحة تثير القلق وأن الحكومة - ولا سيما الامبراطور - لا يرغب في تعقيد الأمور وأن هذه الأسلحة تؤمن مكانة الخديوى بدلا من أن تعزها . كذلك صرح لورد دايونز ، لنوبار بأنه إذا لم تحمل مسألة التسليح فقد تسفر عن نتائج

(1) Douin, G., T. ii. Op. Cit. pp. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠٣ - ١٠٤ ، أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٥٤ .

وتعهدات جديدة لا ترغب فيها أوروبا (١).

وشرح الدوق (جرامونت) Duc de Gramont، وزير خارجية فرنسا لدى لسييس في ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن الخديوي اسماعيل قد عقد اتفاقاً مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه على خمسين ضابطاً وأنه قد أوصى بسفن حربية وطوربيدات وأنه قد عقد العزم على أن يرفع علم الثورة على السلطان وأن فرنسا على الرغم من صداقتها للخديوي مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطوة وستضطر إلى أن تنحاز إلى إنجلترا وبقية أوروبا. فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والنخسارة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخديوي نفسه (٢).

عندئذ رأى اسماعيل أن يبرز موقفه فشرح (لستانتون) بأن هدفه هو وضع البلاد في حالة دفاع لكي يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالي في عزلة، كذلك برر تسليح السواحل بأنه كانت توجد في مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصينات تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم ووجود الضباط الأمريكيين في مصر لا يتضمن إجراء شاذ بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب، ولكي يثبت اسماعيل للتفصيل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمراً بوقف ارسال ما تبقى

(١) كرايتيه ، بيير ، اسماعيل المفترى عليه من ١٩٣ .

وراجع أيضاً : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٥٦ .

(2) Douin, Gr. T. ii. p. 565.

وأنظر أيضاً - كرايتيه بيير - اسماعيل المفترى عليه من ١٩٣ - نقلها من

مخطوطات طاهدين وثائق الإصلاح القضائي ١٨٧٠ - ١٨٧٥ .

من المدافع في الخارج (١) .

ومسكنا أسهم افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في رفاهية العالم وجلب  
المتاعب في نفس الوقت للتخديوي الذي فشل في تحقيق أهدافه من المشروع  
واغراقه في الديون التي وقع عبثا على شعب مصر .





## الفصل الثاني

### بروز أهمية قناة السويس

#### في المجال الاقتصادي الدولي

- اختصار المسافة بين الشرق والغرب .
- أثر قناة السويس على التجارة الدولية .
- مجال قناة السويس الاقتصادي في العالم .
- أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط .
- دور قناة السويس في تطور بناء السفن .
- أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية في :  
( إنجلترا ، فرنسا ، إيطاليا ، النمسا ، اسبانيا ، روسيا ، مالطة ،  
ألمانيا ، الدانمرك ، هولندا ، الولايات المتحدة ) .



بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، فقد وصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين . وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بمروراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً . ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن قناة السويس هي بمثابة يوسفور لعالم البحر المتوسط الحديث (١).

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا وبريطانيا بعمالكاها في الشرق . كذلك تشكل نقطة تجمع (Converging point) الخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشرق وغرب القناة . مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا وبريطانيا وموانئ بحر البلطيق وموانئ أمريكا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الى موانئ البحر الأحمر وشرق أفريقيا وعدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى .

واقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس — طريقاً بحرياً مستمراً — يتميز الى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر ، بكثرة الموانئ التي يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد للطرق البحرية الفرعية التي تصب فيه . وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً في اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندى الى نقطة التجمع في كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجية من كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم

1) Arthier, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condominium. London 1899, p. 76.

وانهمون ثم الى بينانج (Penang) والمضائق الى الشرق الأقصى واستراليا (١).

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بينها وبين طريق رأس الرجاء الصالح ، فنجد قبل افتتاح قناة السويس للملاحة أن الطريق البرى عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح ، إلا أن الطريق الأخير كان يفضل كثيراً. فالطريق البرى له عيوبه ومصاعبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة ، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وأيضاً تعدد جزره ونقطه الساحلية التى تستخدم كمحطات وقواعد التزويد . وذلك يجعل النقل البحرى رغم طول الرحلة رخيصاً ، بل وأرخص من الطرق الأخرى فى نقل السلع الى مسافات بعيدة . يضاف الى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة الى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التى تضيف عبئاً له أثره على تكلفة النقل (٢).

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظمهم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن الى أن اخترعت السفينة البخارية التى أمكنها أن تنحدر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها (٣).

---

1) Dudley, Stamp, A commercial Geography, London 1937 p. 438

ويشبهه بشارك قناة السويس بالمواد القبرى الذى يربط الظاهر بالمخ . واهم :

Hallberg, Op. Cit., p. 310.

(٢) دكتور ابراهيم صتر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس ، بحث منشور بمجلة

كافة آداب القاهرة - المجلد ١٠٩ من ١٩٠-١٩١ .

(٣) المرجع السابق من ١٩١ .

وبعد أن تم حفر القناة ألغت الحاجة الى استعمال الطريق البري عبر مصر بين البحرين الأحمر والمتوسط ، وبذلك قهرت قناة السويس المسافة والرحلة من موانئ أوروبا الى الهند بمسافة ٤٠٠٠ ميل (١)

وفي السبعينات من القرن التاسع عشر كان العبور سريعاً كما كان عبور القناة صالحاً فقط نهائياً وإزدادت حركة الملاحة فيما بين عامي ١٨٧٢ — ١٨٨٢ (٢).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق الى الهند وحق بمباي بمقدار الخمسين والى كلكتا بمقدار الثلث والى هونغ كونج بمقدار الربع (٣).

هذا من ناحية الموقع ، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس تأثيراً واضحاً عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعمداً جديداً لتجارة الشرق لا تقل في أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في القرن الخامس عشر (٤).

فقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوروبا في العصور الوسطى تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية : الطريق الأوسط من الخليج العربي الى دمشق وساحل البحر المتوسط ومنها الى أوروبا — والطريق الجنوبي ويمر عبر مصر

---

(١) وأسبوعين زمنياً بالنسبة للسفن البخارية السريعة في عام ١٩٣٠ . أما بالنسبة لموانئ حوض البحر المتوسط الاوروبية فكانت الفائدة أكثر . راجع :

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930. p. 415.

2) Ibid., p. 50.

3) Bowden, Witt, An Economic history of Europe since 1750, N.Y. 1937. p. 415.

4) Hallberg, Op. Cit 216.

من المحيط الهندي والبحر الأحمر. أما الطريق الثالث فهو الطريق الشمالي وهو طريق  
جوى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجبال إلى أن يصل إلى الشمال من بحر قزوين  
والبحر الأسود (١).

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحري خاصة وأنه  
قد صاحب ذلك تحسناً في وسائل المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك  
الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى وواج التجارة العالمية بزيادة سرعة  
المواصلات وتقصير المسافات والإقتصاد في الوقت والنفقات في أجور النقل  
بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة (٢).

هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع  
المنقولة عبر قناة السويس من  $\frac{1}{4}$  ٢٠٪ من ثمن البضاعة إلى ١ ٪. وضربت  
صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضائعه عن طريق شركة  
المساجيري ماريتيم الفرنسية ، فكان يدفع لغان البضاعة إلى اليابان ٨٢٠ فرنكا  
ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس الغان وفي نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا (٣).

كما أدى افتتاح قناة السويس إلى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين  
إلى الشرق ، إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥ ٪ ، بينما كانت تبلغ ٢٠ ٪.

(١) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب :

Clive, Day., Op. Cit. pp. 84 - 85.

(٢) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات في القرن ١٩ في كل من :

الدكتور حسن كامل سليم - تاريخ أوروبا الاقتصادية في القرن ١٩ من ١٩٧٠ ، ٢٢١.

Bowden, Op. Cit., pp. 402 - 3.

3) B. D. No. 56 Bis, 17.7.1873.

تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح (١).

أعطت قفزة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع موانئ البحر المتوسط. ففي الفترة ما بين عامي ١٨٧٠ - ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد إزدادت زيادة عظيمة. وفي نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان في الحقبة عام ١٨٧٠ إلى حوالي أربعة ملايين طن عام ١٨٨١ وهكذا فإن الإنقلاب العظيم بلغ أكثر من الضعف خلال الثمانينات من القرن التاسع عشر (٢).

ويجدر التنويه بأن الزيادة في التبادل التجاري بدأت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتجسيينات الفنية في تصميمات بناء السفن البخارية. كما ترجع أيضاً إلى إزدیاد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوربي بها.

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات، الإنخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة الإنخفاض في الاسعار من ٠.٢٥ إلى ٠.٣٥ في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٨٤. كذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع في الاسعار على الصوف الاسترالي بدرجة كبيرة. وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك في أوروبا (٣).

وإذا نظرنا إلى مجال النشاط الإقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس، نجد

(1) Ibid, No. 27, 22: 9: 1872.

(2) Sargent, Op. Cit., p. 53,

(3) Ibid, pp: 53 - 4.



يمتد من الساحل الشرقية لأمريكا الشمالية ويدخل فى نطاقه القارة الثلاثية (Triple Continent) : د أوروبا وأفريقيا وآسيا ، وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الإقتصادى للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الاطلنطى وما يسير عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد . وكذلك المحيط الهادى باقدر الذى يخدم فيه كمرکز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف الى ذلك أن قناة السويس قد تواجه فى أجزاء صغيرة من مجالها إمكانية منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس. ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الإقتصادى ضخم لإمتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه ، وهما أمران يترتب على تفاهما معاً فوائد ضخمة متنوعة من تبادل السلع التى تزيد عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التى فاض إنتاجها فى هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجارى بين هذه الدول عبر قناة السويس (١).

وطريق البحر المتوسط آسيا أو طريق السويس ، يربط بين أمريكا وأوروبا وبين آسيا بواسطة البحر المتوسط والبحر الأحمر وهو الطريق الرئيسى الذى يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابس . فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابس على سطح الكرة الأرضية ، وإذا أضفنا فى إعتبارنا الثالوث القارى الذى يمثل كتلة يابسة واحدة سماها ماكيندر «جزيرة العالم» (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع فى وسط هذه الجزيرة العالمية . كذلك تتوفر فى

طريق السويس وسائل التموين بالحاجيات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للباخرة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التي تستعمل هذا الطريق .

وإذا كان المجال المسافى - إن صح هذا التعبير - يغطي الجزء الأكبر، فإن المجال التجارى يكون أضخم مما يجعله طامياً ومهماً فى العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم . هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع فى منتصف الطريق تقريباً، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقرية من أحد الطرفين . ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التى لابد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التى ستعبر منتصف الطريق . ولا شك أن ضخامة المجال التجارى للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات النقل المائى المستمر بـ دون تقطع - كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها (١) .

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص فى القرنين التاسع عشر والعشرين وهى أن محطات الفحم والإمداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢) .

(١) المرجع السابق ص ٢١٦ - ٢١٩ .

(٢) Hallberg, Op. Cit. p. 377.

راجع نقاط الاوتكاز البحرى بالفصل الثالث - ص ٧١ .

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة لقناة السويس من واقع إحصائيات السفن والمحولات العابرة للقناة في العشر سنوات التالية لإفتتاحها (١٨٧٠-١٨٨٠) نجد إنجلترا تصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة (١).

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء إنجلترا كدولة وكامبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى ضخم يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة . فقد كانت إنجلترا تعتمد كلية على إستيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى . فقد إستوردت في عام ١٨٥٠ معظم إستهلاكها من القمح من الخارج . وفي الفترة ما بين ( ١٨٧١ — ١٨٩١ ) زادت وارداتها من المواد الغذائية بنسبة ٨٨ ٪ . وكانت تستورد في عام ١٨٨٦ قطع خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك . ونتيجة لإزدياد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الغلال تستوردها إنجلترا من الخارج . هذا بالإضافة إلى أن غزون إنجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا . وهكذا فإن إنجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التي تعرضها الهند والصين في حالة عدم إستطاعتها حماية تجارتها في المحيط في أى حرب مستقبلية (٢) .

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التي أفرغتها السفن البريطانية التجارية في الفترة ١٨٢١ — ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١,٧٨٢,٠٠٠ طنأ في السنة ، وفي الفترة من

---

(١) ترتيب الدول حسب مجموع حولاتها التي عبرت القناة هي : إنجلترا - فرنسا - هولندا - إيطاليا - ألمانيا - دول أخرى ، أنظر :

Wilson, Op. Cit. p. c. (Preoface).

(2) Marder, British Naval Policy, p. 85.

١٨٩١ - ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠,١٢٢,٠٠٠ طنناً في السنة . وبالمقارنة بالسفن الأجنبية الأخرى نجد أنها في الثلث الأول من القرن التاسع عشر ١٨٢٠ - ١٨٧٠ طنناً في السنة ، وفي الثلث الأخير من القرن ١٩ بلغت ١٠,٢٧٦,٠٠٠ طنناً . وفي عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣,١٨٩ سفينة ، إجمالاً حمولاتها ٤,٥٧٨,٠٠٠ طنناً ، أما السفن البخارية وعددها ٣,١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١,١١٣,٠٠٠ طنناً .

وبالمقارنة مع الأساطيل الأخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الأسطول الألماني في عام ١٨٧٠ كانت أقل من مليون طن ، وحمولة الأسطول الفرنسي في نفس العام ١٠,٠٧٢,٠٠٠ - طنناً (١) . كذلك بلغت حمول الأسطول التجاري الأمريكي في نفس العام (١٨٧٠) ١٠,٤٤٩,٠٠٠ طنناً (٢) .

كما كانت إنجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة في نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى حتى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير في البحار تحت العلم البريطانى ، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية في هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة : *Carrying capacity* ، قد نمت بشكل ضخم نتيجة لإتساع وكبر حجم السفن وإحلال البخار محل الشراع في تسير السفن . وبعد عام ١٨٥٠ حملت السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وإرتفعت هذه النسبة في السنوات التالية إلى الثلاثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع (٣) .

(1) Bowden, Op. Cit., pp. 407-8.

(2) Ibid., p. 421.

(3) Day, Clive, A history of commerce. pp. 377-8.

وهكذا نجد بريطانيا غداة افتتاح القناة وهي تملك أسطولا تجارياً تبلغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة . وكانت إنجلترا في أول الأمر تعارض مشروع القناة من وجهة نظر إقتصادية من حيث أنها تخشى أن تظفر الدول المطلة على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى . فتجد بذلك مجالا واسعا لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى وبذلك ينفذ الإقتصاد الإنجليزي عنصراً هاماً من عناصر إزدهاره وتفوقه (١) .

وقد سبب ذلك قلقاً للتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع في وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس . فالقطن والارز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق جنوب ووسط أوروبا لن يستمر في تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل ، مما أثرى موانئ حوض البحر المتوسط على حساب لندن . وإزديادت الفائدة باختراق جبال الألب بالسكك الحديدية . وعلى أية حال كان التغير تدريجياً حيث أن المركز الإقتصادي القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية . فكانت إنجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التي يعاد تهديرها لغرب أوروبا عبر الأطلنطي (٢) .

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الإبقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحري وحيد بين أوروبا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث أنها تسيطر

(١) عبد العزيز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية ، ١

ص ١٤٤ - ١٤٥ .

(2) Sargent, Op. Cit. pp. 54-8.

على هذا الطريق الملاحى مركزها الجغرافى وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها  
التجارى الضخم . فكانت إنجلترا تعتقد أن لإنشاء قناة السويس سيحرمها من  
هذه المزايا جميعاً ، وسيفتح لدول حوض البحر المتوسط ميزات إقتصادية  
وعسكرية بالغة الخطورة ، أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرين فكانت إنجلترا  
ترى نقلها بالطريق البرى الجديد عبر الأراضى المصرية . ولم يؤثر افتتاح قناة  
السويس على نقل البريد الحكومى للهند فقد ظل يسلك طريقة القديم ، فكانت  
بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدراس وكلكتا أربع مرات .  
بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤  
حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانئ لإنزال و شحن البريد والبضائع  
الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون مشاهدة معالم مصر عن قرب بدلاً من الاكتفاء  
بمشاهدتها من سفاح الباخرة أثناء عبورها القناة .

وظل "البريد المستعجل" — حتى بعد عام ١٨٧٤ — ١٨٨٨ — والمار بميناء  
برينديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر (١) .

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف إنجلترا فيقول :  
وهكذا كانت فكرة الحكومة الانجليزى فكرة معقدة فهم يريد استخدام طريقين  
فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر ، طريق رأس الرجاء  
الصالح للنقل البحرى الثقيل وطريق مصر للنقل البرى الحديدى الخفيف « (٢) .  
ذلك أن إنجلترا كان يهمها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريباً من

(1) Wilson, Op. Cit., pp. 41—2.

(٢) عبدالنيز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية - ١ ص ١٤٤ - ١٤٥ :

السيطرة على المحيط الاطلسي والمحيط الهندي فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدي (١).

وهكذا نجد انجلترا تحاول تحاشي طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها ، وفي سنواته الاولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كلية كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند . بل ظهرت في انجلترا فكرة إنشاء خط سكة حديد يمتد الى الخليج العربي أو يمتد بطول الطريق الى الهند ، وقد أوصى المؤتمر البرلماني في ٢٢ يواير ١٨٧٢ بالإسراع في تنفيذ الخطوط التي تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل الى الخليج العربي وقدرت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيهه استرليني بالإضافة الى أنه سيختصر الوقت بالنسبة للقدرات العسكرية والركاب فيما بين بمباي ولندن .

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوصية التالية : وإنه من الأهمية بالقصوى لمصاحبة هذا البلد والهند لإنشاء خطوط بديلة كتلك المقترحة والمشار اليها سابقا - خط حديدي فيما بين البحر المتوسط والخليج العربي . وأن هذا المشروع المقترح سيتكلف حوالى ٣٠٠.٠٠٠ جنيهه استرليني سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبرا على ورق ولم ينفذ (٢) .

وقد أدى افتتاح قناة السويس إلى ضرب فكرة إنشاء خط حديدي للفرات ، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفر وكانت حجتهم أن قناة السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن في استطاعة العدو عرقلتها بإغراق باخرة

---

(١) المرجع السابق ، ص ١٤٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit., pp, 433—4.

أو أكثر فيها ، وأن أرجحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها ، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة . فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٧١ — ١٨٧٢ لم تقف في سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس (١) .

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية . لاقتصاد بريطانيا نتجد مثلاً أن صادراتها للهند في عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢٩٨٦٠٨٣ جنيه استرليني . وفي عام ١٨٧٢ بلغت ١٤٥٣١٠٥ جنيه استرليني (٢) .

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية في عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين للمارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ — والى تمثل ١٠ ٪ من قيمة صادرات وواردات إنجلترا — موضعاً البضائع الرئيسية : ( الجوت — الأرز — القطن — البن —

(١) زكي صالح ملى : دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري — بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ — بغداد ١٩٧٠ — ص ١٦٥ — ١٦٦ .

هذا ويلاحظ أن مشروع سكك حديد الفرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «السيبوي» Sepoy في الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتعزيز لمبراطوريتهم في وجه الخطر الروسي ، ولم يتحقق المشروع : فلقد أذهن رئيس الوزراء لورد « بالمستون » لتأثير نابليون الثالث الذي عارض سكك حديد بريطانيا في بلاد الشام التي كانت منطقة نفوذ فرنسية في وقت ساد فيه الوثام بين البلدين بسبب حرب القرم . أنظر المرجع السابق ص ١٦٤ — ١٦٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit. p. 397.



الشاى ) واستخلص التقرير المنشور أن قناة السويس التي اختصرت المسافة بين أوروبا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والرأسماليين الانجليز لأن تقصير المسافة بين أوروبا والشرق والغرب قلل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة في هذا الطريق وخصوصاً السفن الشراعية (١) .

ويذكر ( هوسكينز ) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا في عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه . وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلها إلى كالكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفاً إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس ، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

وعلى الرغم من كل ذلك فإن قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦ ٪ من واردات انجلترا ، ٢١ ٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس (٣) .

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة لقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيو ١٨٧٢ فتراوحت النسبة بين ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من مجموع

(1) Parliamentary Pap. Board of Trade, December 1882

Egypt. Farrer Report p. 8.

(2) Hoskins, Op. Cit., p. 415.

(3) Marder, Op. Cit. p. 468.

السفن العابرة . ففي هذه الفترة عبرت القناة : ١٢٣٧ سفينة بلغ اجمالى حولاتها ١٢٩٤١٢٨ طنًا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١ ٪ من اجمالى السفن العابرة للقناة (١) .

أما بالنسبة لإستراليا ونيوزيلندا فنجد أن المسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس تقل بحوالى ١٠٠٠ ميل عن طريق الرجاء الصالح . ولكن رسوم المرور عبر القناة قللت من هذه الميزة . وعموماً فإن ٧٥ ٪ من السفن المتجهة لإستراليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من أستراليا إلى إنجلترا كانت تستخدم قناة السويس . والسبب في ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والصوف الأسترالى بسرعة إلى أسواق إنجلترا وأيضا لكي يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين في حوض البحر المتوسط (٢) .

وعلى الرغم من ذلك نجد أن احصائيات جريدة شركة قناة السويس الثالث شهرية — *Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie.* — *Universelle du Canal maritime de Suez* تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة للقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة وحتى فترة الدراسة ١٨٨٢ . فمثلا في عام ١٨٧٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٣١٢ سفينة انجليزية . وفي عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 380.

(2 Sargent, *Seaways of the Empire*. pp. 31—55.

Cf. Hallberg, Op. Cit p. 390.

انجليزية وفي عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية (١).

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وإيطاليا والنمسا وروسيا مع موانئ الهند والتي ازدادت بشكل ملحوظ فقد جاء في دراسة عن الهند وموانئ البحر المتوسط في الفترة ما بين ١٨٧٠ — ١٨٧١ ، أى في السنوات الأولى للإفتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند في هذه الفترة بلغت : ٢٢٣٠.١٢٥ أسترليني ، بينما زادت في عام ١٨٧١ — ١٨٧٢ مبلغاً يقدر بحوالى : ٨٠٠.٣٠٧ أسترليني ( أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك ) . وكانت أهم الموارد التجارية هي : القطن الخام والجلود والحبوب والبذور والحرير الطبيعي من الهند لموانئ البحر المتوسط (٢) . وبالنسبة لإختصار المسافة فيما بين موانئ البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال من جنوا إلى بمباى قد أختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨ ٪ . ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠ ٪ . عن طريق السكاب . وتقصير المسافات يعنى بالنسبة للملاحة التجارية انخفاض في مصاريف نقل البضائع مما يؤدي إلى تشجيع حركة التبادل التجارى بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة (٣) .

(1) B.D. No. 300, 22.4.1880. p. 3.

(٢) أوردت صحيفة قناة السويس B. D. بيانات عن صادرات الهند إلى موانئ حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للإفتتاح وراجع :

B. D. No. 101, 12. 10. 1874. pp. 1—2.

(3) Siegfried, Op. Cit. p: 120.

ولسكى تتسكامل الصورة من جوانبها المختلفة فان دراسة اثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة توضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العالم ، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحاً المدوافع الاستعمارية وراء استقلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبى طلبات الاستعمار .

أدى افتتاح قناة السويس الى ثورة فى صناعة بناء السفن ، ذلك أن قناة السويس إحدى ملامح العصر الحديث فى التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة . والخطوط الملاحية والتنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة . فإذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى الى الكشف الجغرافى فى القرن الخامس عشر ، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن الى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينات من القرن التاسع عشر .

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر ، كما أدى افتتاح القناة الى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية ، والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وملائمة لعبور القناة (١) .

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥ ٪) من الاسطول التجارى العالمى (٢) .

---

(1) Hallberg , Op. Cit., p. 377—378.

(2) Poydement, Henri, Le Canal De Suez: Paris. 1955.  
P. 44.

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حمولة السفن ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن . كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة تطبيق هذه النظرية التقنية الجديدة وبعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة . وفى نفس الوقت سهل إنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصناعات التجارية والمالية ، وجعل الاوربيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الاسواق خارج أوروبا ، كذلك منح الحكومات وسيلة الاشراف على عمل وكلائهم فى البلاد البعيدة أو تجميعها بطريقة أكثر فاعلية . وهذه الظروف الجديدة ساعدت على التوسع الاستعماري لاوربا (١) .

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق ، قد خفضت أيضا المسافة بين محطات التموين بالفحم التى إنتشرت على طول الطريق الملاحي ، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلا من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظراً لطول الرحلة وبعد محطات الفحم . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ، ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر ، وبخصوصاً الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحياً لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور (٢) .

(١) ايبير وينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤ .

(2) Encyclopedia Britanica, Vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة « Ship » ص ٥٢١ فصلا مسهبها عن تطور بناء السفن .

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية ، التي تكاد تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التي تستمر حوالى ثلث السنة . وكثير من السفن الشراعية قد أجمعت عن الملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفا من الغرق . ولذلك كانت رسوم التأمين على السفن الشراعية التي تسلك طريق قناة السويس عالية إذا ما قورنت بمثيلاتها التي تسلك طريق السكاب . فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق السكاب تتراوح بين  $\frac{1}{4}$  % إلى  $\frac{3}{4}$  % كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى ١٠ % وأحيانا تصل إلى ١٨ % (١) .

ولهذا نجد أن كثيرآ من التجار البريطانيين وملوك السفن أبدوا نظرية متشائمة بعض الشيء عن النتائج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصة ، ذلك أن الخسارة الناتجة عن التحول السريع من الشراع إلى البخار أدى إلى انخفاض سريع في رأسمال السفن الشراعية وبطبيعة الحال فإن ملك هذه السفن فشلوا في تقدير هذا المطلب الحقيقي والشرعى للعالم على حسابهم ومصالحهم الشخصية . وهذا أمر طبيعي بالنسبة للتطور التكنولوجى والأحداث المصاحبة له فى كل تطور صناعى (٢) .

وقد التفت ملك هولندا لآثر قناة السويس على السفن الشراعية ، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا . وانهقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبخارية . فثلا سقينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥

(1) Siegfried, Op. Cit., p. 120.

(2) Sargent, Op. Cit., pp. 53—54.

تقطع المسافة من ( Cap Lézard ) بشمال فرنسا إلى مضيق ( Sonde ) — بين جزيرتي سومطرة وجاوه — عن طريق السويس في ٩٠ يوماً . وعن طريق رأس الرجاء الصالح في ٨٤ يوماً أى بفارق ستة أيام ، وفي رحلة العودة من مضيق ( سوندى ) إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق رأس الرجاء الصالح في ٧٩ يوماً وعن طريق قناة السويس في ٩٠ يوماً بفارق ١١ يوماً . وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالنسبة للسفن الشراعية القادمة من شمال أوروبا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيل أو الصين أو عائدة مستخدمة طريق القناة . كما درس المؤتمر أيضاً أثر قناة السويس على السفن البخارية ، فوجد أن سفينة بخارية متجهة إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوماً وعن طريق قناة السويس ٥٧ يوماً بفارق ١٤ يوماً . ونفس السفينة عائدة من سوندى إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوماً وعن طريق القناة ٦٠ يوماً بفارق ١٧ يوماً لصالح القناة (١) .

وكانت السفن الشراعية — قبل افتتاح القناة — تُكوّن معظم الأسطول التجارى العالمى ، كما ذكرت ، في الوقت الذى كانت السفن البخارية تجتاز مراحلها الأولى . بل كانت السفن البخارية تستخدم في نفس الوقت الشراع بالإضافة إلى « دواليبها الدافعة » التى تسمى بالبخار . وقد بلغ عدد السفن في عام ( ١٨٤٦ ) ١١١٢٨ سفينة ، كان من بينها ١٠٢ سفينة بخارية فقط أى بنسبة

---

(1) Fredric de Conink, Le Canal de Suez après l'inauguration.  
Paris 1869. pp. 23—24.

١٨٥٥ وفي عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٢٩٩ سفينة بنسبة ٣٥٠ / ١٠٠ . (١)

وإذا نظرنا الى حمولة السفن الشراعية الانجليزية في عام ١٨٦٩ نجد انها قد بلغت ٤,٦٧٧,٢٧٥ طنناً في الوقت الذي انخفضت فيه تلك النسبة في عام ١٨٧٩ فبلغت ٣,٩١٨,٦٧٦ طنناً بفارق يقل ٧٥٨,٥٩٩ طنناً ، أى ما يعادل ١٧ / ١٠٠ . وبالعكس نجد حمولة السفن البخارية الاجسامية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى ١,٠٣٩,٩٦٩ طنناً قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت : ٢,٣٣١,١٧٥ طنناً . أى بزيادة قدرها ١,٢٩١,١٨٨ طنناً أى بنسبة قدرها ١٢٤ / ١٠٠ (٢) .

وشهد النصف الثانى من القرن التاسع عشر تطوراً عظيماً في بناء السفن ، فقد أخذت العول تستخدم البخار في تسيير السفن . فاستخدم في بادئ الامر في الملاحة الداخلية وفي الرحلات الساحلية القصيرة . ثم تطور وامتد نشاطه ليشمل الملاحة البخارية عبر الاطلسنطى . كذلك شهدت تلك الفترة إنحساراً في عدد السفن الخشبية لكي تفسح المجال للسفن الحديدية ثم السفن المصنوعة من الصلب (٣) .

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الامر بسخرية ووطن

(1) Siegfried, A. Op. Cit. p. 114.

(2) Bulletin Décadaire des assemblées générales des actionnaires 1872—1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general au 31. 12. 1879. p. 15.

(3) Day, Clive, Op. Cit. pp. 302—6.



الناس أن بناءها بالحديد قد يجعلها تفرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها . ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج في صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يزيد بكثير عن السفن الخشبية وتسهل طبع السفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة وتكاليفها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة ونحملها كبراً بالإضافة إلى أنها أقل عرضة للحريق . كذلك يمكن بناء أى أبعاد بالحديد بعكس الخشب فمحدد بطول خشب أشجارها (١) .

كذلك أدخلت تحسينات على السفن البخارية العابرة للبحر والتي كانت تسهر بضغط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم « الضغط المرتفع » بعد عام ١٨٧٠ بكامل قوته لإدارة الآلات المركبة المكونة من ثلاثة أو أربع مجموعات من ( الساندرات ) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذى كان بمثابة ثورة فى فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥ . وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية فى عام ١٨٨٠ ما تزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة فى عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين (٢) .

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد فى بناء السفن مثل مسألة الطفو والتوازن وصيانة القاع من الصدأ ، وتصحيح الخطأ فى البوصلة الناتج عن الجذب المحلى . وأثبت الحديد مع الزمن جدارته فى السفن ليطيش أطول فترة من السفن الخشبية . وظن البعض أيضاً أن السفن الحربية

(1) Ibid: p. 306.

(2) Day, C. Op. Cit. p 306; cf.

Roux, C. J., Op. Cit. Tom. 2. p. 309.

الحديدية خطيرة ويمكن بسهولة أصابتها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك (١) .

ويظهر أثر تطور بناء السفن في انجلترا في التقرير المقدم للبرلمان الانجليزي في عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢ سفينة ، منها ٤٨٥ سفينة شرعية اجمالى حمولتها: ٦٠,٢٦٠ طناً ، ٥٢٧ سفينة بخارية اجمالى حمولتها ٢٣٠,٧٩٨ طناً . وكانت ٥١٠ سفينة قد صنعت من الحديد ، ٥٠٢ صنعت من الخشب (٢) .

وخلال الخمس سنوات التالية ( لعام ١٨٦٧ ) تناقص عدد السفن الشراعية الى أكثر من النصف تقريباً ، كما انخفضت حمولتها بنسبة ثلاثة أرباع اجمالى الحمولة . بينما نجد العكس بالنسبة للسفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات ( ١٨٦٧ — ١٨٧١ ) الى ما يزيد على النصف وازدادت مجموعة الحمولات الى ثلاثة أضعافها (٣) .

ومن المشاكل التي ظهرت نتيجة لاستخدام البخار في تسيير السفن ، مسألة الطاقة وهي الفحم آنذاك ، فكان من الضروري وجود محطات للفحم على طول الطرق الملاحية وخاصة في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب افريقيا وكانت انجلترا تحتكر تجارة الفحم (٤) .

وكانت أما كن النرويج بالفحم عن طريق السكاب قليلة ومرتفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصادر الخاصة بتموين السفن بالفحم بالاضافة الى

---

(1) Encyclopedia Britanica, Op. Cit. Vol. 20 p. 526.

(2) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3—4.

(3) B. D. No. 30, 29. 10. 1872, p. 4.

(4) Bowden & Others, Op. Cit. p. 400.

أن فراغات كبهرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطي، كل ذلك زاد من أسعار الفحم للسفن البخارية وأصبحت غير مربحة ، أما عن طريق السويس فكانت السفن تيمون بالفحم عن طريق جبل طارق وما لطة وبور سعيد والسويس وعدد بأسعار مناسبة . بالإضافة الى توفير الفراغات المشغولة باحتياطي الفحم لكي تستخدم في نقل البضائع . هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد في انشاء السفن الحديدية ذات الرفاص للتجارة مع الشرق (١) . وقد أحدثت السفينة البخارية بتطبيقات الحال ، العالم بوسيلة أكبر وأسرع كثيراً لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر أرخص طرق النقل وأمكن للسفينة البخارية السير في البحر في أى وقت وأى اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على أتباع طرق أفضر للتجارة البحرية

== قبل افتتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم في إنجلترا ١٠ شلن بينما كان سعره في سقوطة ٦٠ شلن واقتراح البعض تخفيض سعر الفحم خارج إنجلترا بنقله إلى المحيط الهندي وهذا يكلف ١٥ شلن للطن الواحد . كما اقتراح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الاسكندرية للقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالجمال للسويس وقد قدرت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرليني للطن وكانت السويس مركزاً للتموين بالفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتزويد السفن البخارية في البحر الأحمر وكانت إنجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها في قارعة المحمدية وفرع رشيد للقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمله قوافل الجمال . راجع :

Sargent, Op. Cit. p. 44.

(1) Great Canals of the World, O. P. Austin. From the summary of commerce and finance from May 1902.

Treasury of department. p. 4053.

دون إعطاء وزن كبير للصعاب التي كانت تواجه الملاحة الشراعية ، سواء من ناحية الرياح أو غيرها .

ولم يقتصر التقدم في بناء السفن البخارية على الجانب الفجاري فقط بل أدى أيضا إلى التقدم السريع في بناء السفن الحربية بما كان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحري .

ولقد تحقق الاضطراب المستمر في حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا في السنة الأولى للافتتاح إلى حوالي عشرة ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر نتيجة التقدم المستمر في بناء السفن وتفوق البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح (١) .

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء سواء في الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أم الروسية أم دول غرب أوروبا و إنجلترا وحكومة الهند . كل تلك الشركات كانت لها دور كبير في الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس .

فالذا نظرنا إلى حركة الملاحة في القناة عام ١٨٧٠ م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلي : إنجلترا — فرنسا — مصر — النمسا — تركيا — إيطاليا — إسبانيا — هولندا —

(1) Roux, J., Op. Cit. T. 2 p. 309

أمريكا - الدانمرك - اليونان - البرتغال - روسيا - زنجبار (١) وفي العام التالي عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلي : إنجلترا - فرنسا - النمسا - إيطاليا - تركيا - مصر - بروسيا - إسبانيا - روسيا - هولندا - بلجيكا - البرتغال - الدانمرك والنرويج (٢) .

ولم تكن الشركات الملاحية بمعزل عن حكوماتها ، بل كانت في بعض الأحيان لها سلطات قوية على حكم ذلك العصر . فإذا نظرنا على سبيل المثال إلى شركة الهند الشرقية التي أسست في عهد الملكة إليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط شركة تجارية كبيرة ولديها امتيازات من مقرها في شارع Leadenhall ، في لندن أن يتحكم مجلس الإدارة في الإمبراطورية . وأصبحت تجارة أوروبا مع الشرق الأقصى في أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أساطيلاً تجارية وكانت سفنهم من أدق وأحسن السفن صناعة وتصميماً في ذلك الوقت وهم السلف للخطوط الملاحية الحديثة (٣) . وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس

(١) وتفصيل عدد السفن كالآتي : ٣١٤ إنجليزية ، ٧٥ فرنسية ، ٣٣ مصرية ، ٢٦ نمساوية ، ١٧ تركية ، ١٠ إيطالية ، ٣ أسبانية ، ٢ هولندية ، ١ أمريكية ، ١ يونانية ، ١ برتغالية ، ١ روسية ، ١ زنجبارية ، ١ دانمركية - راجع :

Bulletin Décadaire No. 6, 22. 2. 1872. p. 2:

(٢) وتفصيلاً : ٥٠٢ سفينة إنجليزية ، ٦٦ فرنسية ، ٦٣ نمساوية ، ٤٧ إيطالية ، ٣١ تركية ، ٢٢ مصرية ، ٧ ألمانية ، ٥ أسبانية ، ٥ روسية ، ٥ هولندية ، ٤ بلجيكية ، ٢ برتغالية ، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج - أنظر المرجع السابق نفس الصفحة .

(3) Evan, Alfred Dudley : Transport, its history and economic London 1946, pp. 74-75.

إدارتها أنه يشعر دائماً باهتمام كبير ورغبة أكيدة في نجاح أى مشروع يمكن أن يسهل وسائل الإتصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند . وكذلك أيدت شركة ( Peninsular and Oriental Steam Navigation ) مشروع قناة السويس (١) .

وهنا نجد أنفسنا أمام نواة مهمة للتجارة الامبريالية منها صناعة بناء السفن والمراجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة وراءها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدركون تمام الإدراك فوائد النفوذ السياسى للأغراض التجارية وهم يحبذون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها . ولصناعة السفن مصلحة واضحة وأكيدة تجعلها في صف الامبريالية ، ويتضح هذا في مطالبة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبل الدولة لكي تسهم في صناعة السفن البريطانية وفي سلامة الامبراطورية والدفاع عنها (٢)

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان (١) خط P&O البريطانى و(٢) الماساجيرى مارتيم الفرنسى ( Messageries Maritimes ) ، وكان لهما النفوذ الأكبر في حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر (٣) . ولكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هذا الممر الملاحى العالمى بإنشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسيط أو الاعتماد

(1) Hoskins, British Routes, Op. Cit. pp. 314-5.

وأنظر أيضاً : إبراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس .

(٢) هوبسون ، الامبريالية - ترجمة عبد الكريم ، سلسلة - كتب « الفكر السياسى الاشتراكى » ، القاهرة بدون تاريخ - ص ٥٦ - ٥٧ .

(3) Great Canals, Op. Cit: p. 4053.

على خطوط ملاحية أجنبية . وسارعت شركات ملاحية عديدة إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت في نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها . وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية .

فبالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك لشركات آنذاك وهي شركة: (P & O) وقد أستفادت من أفتتاح قناة السويس، وأصبحت تملك سفناً عديدة وأحواضاً كثيرة ومستودعات في إنجلترا وكلكتا وبمباي وسنغافورة وهنچ كنج واستراليا (١). وأخذت الشركة في إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين البندقية وبرنديزي (Brindisi) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباي ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندي وإلى ملبورن وسدني بأستراليا، وعبر خليج البنغال خلال مضائق ملقا (Malacca) إلى هونج كونج وشنغهاي وبوكو هاما . حيث ربطت بالخط الملاحي للسفن البخارية الأمريكية : American Pacific—

(١) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وهذه بخط ملاحى منتظم مع شبه جزيرة ايبيريا مع البرتغال واسبانيا وقام بنقل البريد من ايرلندا الى مملكة اسبانيا وسميت الشركة أوله الأمر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على أحقية نقل البريد الحكومى من إنجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندى ظل بدون حل والرسائل التى تحملها شركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباي لم تكن مناسبة ولكن نجحت شركة P & O فى سبتمبر ١٨٤٢ فى بدء رحلات بخط ملاحى منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس . وجاء فى العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية فى ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والاسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافوره وسيدنى ستة مرات فى السنة . راجع :

Hurd, Archibald, The sea traders London, 1922, pp.

Steam - Ship (١) . كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب الى الهند والشرق الأقصى (٢) . وأخذت الشركة تصرّحاً من الحكومة عام ١٨٧٤م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس ، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملك طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق . في مقابل استمرار إعطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين في القناة اسبوعياً بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعياً من الهندقينة إلى بمباي . وجاء في التقرير المقدم للجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P & O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس ( ١٨٦٩ - ١٨٧١ ) زيادة عظيمة ، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة للقناة في عام ١٨٧٤ بلغ إجمالي حمولاتها تسعين ألف طن (٣) .

هذا وقد ظهرت ظروف ملاحية بريطانية جديدة ربطت إنجلترا وأوروبا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (City Line) وربطت

(١) المصدر السابق ص ١٧٩ - ١٨٠ ويذكر المؤلف أن رأسمال الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد المساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة - وربما يكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢ .

(٢) بلغت مجموع حمولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طناً وقدرت بحوالي  $\frac{1}{4}$  من مجموع حمولات السفن العابرة للقناة - قات بها تلك الشركة - أنظر :

Hardy, A. C., Seaways and Sea Traders, London, 1927, p. 70.

(٣) Bulletin Décadaire, No: 130 - 2 Aout, 1875, p. 5,



بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جديدة لأسطولها كذلك الخط الملاحى (Mensuelle Henderson Line) يربط جلاسجو برانجون وكندا الخط الملاحى (Ocean Steamship Company) الذى حول الخدمة النصف شهرية فيما بين ليفربول والصين الى خدمة أسبوعية (وأضافت سبع سفن جديدة لأسطولها) وخط (Anchor Line) الذى يسير من جلاسجو الى بمباى (أضاف خمس سفن) والخط الملاحى (The British India Steam Navigation Co.) قد مد خدماته الملاحية لتشمل كلكتا وكراتشى والخليج العربى (وأصبح مجموع سفنه عشر سفن). وكذلك خط (Harrison Line) الذى أنشأ خطاً ملاحياً منتظماً الى كلكتا. وخط ملاحى جديد باسم (The Star Line) الذى نظم خدمات بمائة. والخط الملاحى (The Hall Line) الذى خصص أربع سفن للخدمة فيما بين ليفربول وبمباى. كذلك الخط الملاحى (Clan Line) من ليفربول الى بمباى وكلكتا. وخط ملاحى باسم (Anchor Line, Wilson-Line) أيضاً من ليفربول الى بمباى. وخطا (Ben Line, Glen Line) من إنجلترا الى الصين. والخط الملاحى (Persian Gulf) للخليج العربى، وخطوط:

- |  |     |
|--|-----|
| Victorian Line                               | — ١ |
| Thames and Merrey Line                       | — ٢ |
| Anglo Australasian Co. للعمل مع استراليا (١) | — ٣ |

(1) Bulletin Décadaire No. 130, pp. 4-5, 2 Aout 1875,

Ibid, No. 163, 2 July 1876 p. 3

Ibid, No. 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5 : وأيضاً :

-No. 448, 2 Juin 1884 p. 633. : والعدد :

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل إفتتاح قناة السويس وذلك في عام ١٨٤٤ إنشاء خط ملاحى جديد منتظم بين مرسيليا واسكندرية لينافس خط الملاحة البريطانى الذى يسير من موانى انجلترا الى الاسكندرية ماراً بمالطة . ولم يعارض محمد على فى إنشاء هذا الخط البحرى لأنه يجعله أقل اعتماداً على سفن شركة ( P & O ) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير (١). وبعد إفتتاح قناة السويس للملاحة أصبحت بمبائى تستورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقاماً ملحوظة فى واردات بمبائى من فرنسا سوى الخور والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها للمند على أساس أنها مصنوعات بريطانية إلا أنه بعد إفتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمبائى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين (٢).

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة : ( Compagnie des Messageries Maritimes ) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد إفتتاح القناة لتقوم بالخدمة فسيا بين موانى فرنسا وأستراليا ونيوكاليدونيا وقد قامت هذه الشركة برفع قضية ضد قناة السويس فى مسألة رسوم المرور (٣). ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد إفتتاح قناة السويس نجد شركة :

١ — « La Ligne Francaise » التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق

(١) عبد العزيز الشناوى - قناة السويس والتجارة السياسية - ص ٤٤ .

(2) Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 101, 12.10.1874 p. 2.

(٣) أنظر الفصل الخاص بمسألة رسوم المرور .

افريقيا وتكونت من ٤ سفن .

٢ - وشركة . « Compagnie Havraise » من المهاجرين الى الهند الصينية  
( Cochin Chine ) .

٣ - وشركة : « Compagnie Fraissinet » أيضاً للعمل مع الهند الصينية

٤ - وشركة : « Compagnie Nationale de Marseille » للعمل كذلك  
مع الهند الصينية .

٥ - وشركة Mesmier et Cie للعمل مع الخليج العربي .

٦ - وشركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport

٧ - وشركة : Compagnie Francaise Steamers de Quest وذلك  
حتى ميناء بمباي (١) .

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للمواني الإيطالية فرصة في نظر رجال  
التجارة لاستعادة عظمتها التجارية التي افقدتها بكشف الطريق البحري . حول  
رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر . فوجد غداة افتتاح قناة السويس  
للملاحة ، أن الحكومة الإيطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متخصصين  
لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التي تسام فيها الدولة ، وكذلك الاتفاقيات  
المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التي تقوم بالخدمة بين المواني الإيطالية  
المختلفة والتي ينتهي عقدها عام ١٨٧٧ م . ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع

---

(1) B D. , No. 163 , Août 1876 p. 3, Cf. No. 341, 12 Juin  
1881 pp 4-5, No. 448, Juin 1884 p. 633.

شركة P & O التجارية والتي اسندت اليها الحكومة البريطانية عملية نقل البريد من الهند مارة بإيطاليا أقصر طريق إلى إنجلترا ، وكانت مساهمة الحكومة الإيطالية باستثمار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة الملاحية في افتتاح طريق — دون أدنى تأخير — يربطها بالهند . وذلك حتى تصبح البندقية أهم موانئ إيطاليا وكذلك أكبر مستودع تجارى فى البحر الادرياتي . وقد أعلنت الحكومة الإيطالية بأنها ستسمح لشركة P & O بمواصلة رسو سفنها فى ميناء البندقية حتى فى حالة انقطاع مساهمتها فيها . هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية ترداد اقتناعاً بأنه قد جاء الوقت لى تولى فيه الشركات الملاحية الإيطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف بحمل شركة P & O . فإذا ما امتنعت شركة P & O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة « Rubattino » الإيطالية — وهى كبرى الشركات الملاحية الإيطالية — تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحي الكبير إلى بمباى . وأثبت الخط الجديد أهميته ، فقد نقلت الشركة الإيطالية عام ( ١٨٧٢ ) تسعة آلاف طن من البضائع وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر ألف طن فى العام التالى ثم ازداد إلى تسعة عشر ألف طن عام ( ١٨٧٤ ) ولذا فإن هذا الخط الملاحي انتظم بصفة دورية شهرياً ، وتقدر الحركة التجارية بين الموانئ الإيطالية وبمباى بملايين الجنيهات . هذا بالإضافة إلى ان اضطراب نمو وتطور الحركة التجارية الدولية جعل من الضرورى قيام رحلات عديدة بين إيطاليا والهند (١) .

(١) إن المصادر والوارد مع ميناء بمباى حوالى ٦٤١٥ طناً أقيمتها ١٠٣٥ مليون فرنك ( من موانئ ليفورنو Livorno ١١٠٠ طن وميناء نابلى ٢٧٠٠ طن بها قيمته ١٠٠٠٠٠٠ فرنك ) وصدر من تلك الموانئ عام ١٨٧٤ إلى بمباى ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباى إليها بمبلغ ٩ مليون فرنك . أنظر :

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الإيطالي لمجلس النواب الإيطالي في جلسة ١٨ ديسمبر ١٨٧١ بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الإيطالية Rubattino لمد خدماتها من موانئ إيطاليا إلى مصر والهند (١) . كذلك نجد الخط الملاحي الإيطالي Rubattino يقوم بنقل طرود الذهب من ميناء مرسيليا وبرردو Bordeaux إلى بمباي (٢) . هذا وقد نشرت جريدة ( La Nazione ) الإيطالية عن المشروعات الإيطالية الجديدة ( بخصوص استغلال قناة السويس ) إنشاء خط ملاحى جديد باسم : « Messageries Maritimes Italiennes » برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسهر بالبواخر من الطراز الأول وبهذا الأسطول يمكن ربط موانئ إيطاليا ( جنوا والبندقية ) والموانئ الأخرى — بالهند والصين وأستراليا عبر قناة السويس — وأضافت الصحيفة ، أنه قد يساهم أمريكيون في رأسمال بناء سفن تلك الشركة ، وأنه سيكون في مقدور هذه الشركة إعادة الموانئ الإيطالية لنظمها القديمة (٣) .

وفي جنوا أسست شركة « Lloyd Italian » ، والتي لم تكن تملك سوى سفينتين (٤) قامت بافتتاح أول خط ملاحى من إيطاليا إلى الصين وأخذت سفنها تزداد عاماً بعد عام في هذا الخط (٥) .

(1) B. B. Le Canal de Suez, N° 3, 22. 1. 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 101, 12—10—1874 p. 2.

(3) Ibid. No 34, 2. 12. 1872 pp. 4—5.

تقلا عن جريدة ( La Nazione ) الإيطالية والتي نقلت بدورها عن الجريدة الأمريكية : New-York Daily Bulletin.

(٤) هما السفينة Firénzet والسفينة Livorno ثم اشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(5) B. Décadairs Op. Cit. No. 12, 22. 4. 1872 pp. 2—3,  
No. 163, 2. 7. 1876 p 2.

وبطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لإيطاليا لإنشاء مستعمراتها الصغيرة في «عصب» على سواحل البحر الأحمر قبيل الاحتلال الإنجليزي لمصر. وكانت إيطاليا تعتقد الأمل على مستعمرة «عصب» لحاق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى ولإنشاء مركز تجارى يتصل بالحباشة ولخلق قاعدة للتوسع السياسى والأفليمى عندما تحين الفرصة . (١) فقد كانت شركة روباتينو الإيطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١ (٢) لكن الحكومة الإيطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تشر بريطانيا معارضة أمام إيطاليا فى هذا الشأن (٣).

أما النمسا فقد تعلمت من الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد، فوجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والكحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجاً سريعاً ومستمراً إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر . لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق الصحيفة الإيطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على إيطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الإيطالية (٤).

---

(١) جلال يحيى - سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر - لجنة الدراسات الأفريقية سنة ١٩٦٠ المكتبة الأمريكية ص ٦٩ .

(2) Corce, Benedetto, *Histoire de L'Italie contemporaine* (1871—1915) Paris 1929, p: 139.

(3) Granville to Paget, 9.3.1881 Parl. P. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18, 17.

(4) B.D., *Le Canal de Suez* No: 30, 22.10.1872 p: 3.

فالامبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الادرياتي منفذها التجاري على البحر الابيض المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط جديدي من فيينا حتى تريستا . لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة في نهر الدانوب كرابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الجديدي (١) .

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة Lloyd Austrichien التي نقلت البضائع من ميناء البندقية الى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٦٠٠.٧٩٢.٠٠٠ فرنكا (٢) .

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت الى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءاً حراً، كما تسلمت شركة (الريد النمساوية) للملاحة البحرية أمانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين الى بمباي وريودي جانيرو (٣) وأصبحت شركة (Lloyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات الملاحية النمساوية وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهونج كونج (٤) .

كذلك نظمت الشركة الاسبانية للملاحة : ( La Ligne Espagnole ) خطاً ملاحياً فيما بين ليفربول — برشلونه — مانيير وتزايدت سفنه عاماً بعد

(1) Taylor, A.J.P., The struggle for Mastery in Europe p. 228;

(2) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22—2—1872. p. 3.

(3) Ibid. No. 5, 12-2-1872 p. 2.

(4) Ibid. No. 30, 2-8-1875 p. 4; No. 341, 12-6-1 1 p. 4.,

No. 448, 2-6-1884 p. 633

طام وأنى بنتائج عظيمة . وكانت هناك شركة ملاحية جديدة في دور التكوين  
لتربط برشلونة مباشرة بالقلبين . كذلك خط/ملاحى باسم (Marquis de Comp)  
من ليفربول — أسبانيا — القلبين (١) .

أما روسيا فقد استفادت أيضاً من افتتاح قناة السويس ، فذكرت جريدة  
( Osservatore Triestino ) النمساوية ، بأن روسيا تنظر بعين الاهتمام  
لقناة السويس ، فعل الرغم من عدم مساهمة روسيا في مشروع قناة السويس  
واتخاذها منه موقفاً سلبياً — نظراً لحساسية إنجلترا للمشروع وتأيد فرنسا  
له — إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقفاً ، قامت روسيا بدراسة  
ما يمكن أن تستفيد منه هذه القناة من حيث إختصارها للمسافات .

فقناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لانجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع  
الهند والشرق ، بل هى أيضاً ذات نفع وفائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى  
الواقع على البحر الاسود ، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب  
ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة . وأصبحت أوديسا الميناء  
المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة  
الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميلاً عن سفينة أخرى تقوم من  
ميناء مرسيليا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول .  
فى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس الملاحة — الميناء  
الأوروبى الأكثر قرباً للصين واليابان — فإنه عن طريق استعمال الطريق القديم  
عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانئ تطرفاً وبعداً .  
وهكذا تلتهم روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس

(1) Ibid. No. 5, 12.2.1872, p. 2 No. 163, 2.7.1876 p. 3  
No. 448, 2-6-1884 p. 633.



لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوستوك. وقدرت تكاليف تدعيم هذا الاسطول بمبلغ ٨٠٠.٠٠٠ روبل (أى ما يقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرنك) (١). وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون للروسيا والذي كان يصل أولاً لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلى دسانت بطرسبورج. ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس. ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصر للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل (٢).

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاى وأوديسا وقاموا فعلاً بإنشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية (٣). هذا بالإضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى أمور (Amour) وجزيرة «سخالين» (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد، مستقلة فى خدمتها عن الاسطول التجارى الأهمى : « Flotte Nationale »، وهذا أدى بطبيعة الحال إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر قناة السويس (٤).

(1) Buletin, Décadaire. No. 14, 12 Mai 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 3, 22 Janvier 1872 p. 3.

وراجع أيضاً : الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ من ٤٧ ( وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الاسكندرية عام ١٨٨٧ - ١ من ٤٧ ) .

(3) Bullet. Décadaire, C. S. No (1) 1.1.1872 p. 1.

(٤) تم استيلاء روسيا على إقليم أمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة سخالين ١٨٥٣ راجع كتاب :

ومن الخطوط الملاحية الروسية نجد الخط الملاحى :

“La Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce”

وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بمباى رحلتين (١) .

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضاً الجزر الهامة الواقعة فى الطرق الملاحية فنقدت النقارير الرسمية الصادرة عن حركة الملاحة البحرية فى جزيرة مالطة عام ١٨٧١ م زيادة كبيرة فى عدد السفن التى دخلت موانى مالطة التى كانت محطة هامة للتموين بالفحم، وهذه الزيادة الضخمة ناتجة عن إزدياد السفن البخارية وإزدياد سرعتها وإقبالها على الإتجاه نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها (٢) .

وهكذا أدى لإفتتاح قناة السويس إلى تغيير المركز الإستراتيجى والتجارى لجزيرة مالطة فقد زادت السفن التجارية البريطانية التى أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق فعزز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومحطة للتموين بالفحم ولكنه فى نفس الوقت كمركز من مراكز القيادة Head quarters

= Alexis Krausse, Russia in Asia; 1558 - 1899 London 1899. p. 246., Bulletin Décadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12 Juin 1881 p. 5.

(1) B. D. No. 163, 2 - 7 - 1876. p. 2.

(٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١ ١٠٠ سفينة حربية بخارية ، ١٢ يخت شراعى وبخارى ، ١٧٢٣ سفينة بخارية بلغ اجمالى حولتها جميعا ١٦٤٨٩١٣٦٢ طن بالإضافة الى ٢٩٤٧ سفينة شراعية حولتها ٥١٨٩٨٠ طن . ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حولاتها ٢٠٠٨٣٤٢ طن ، وفى العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التى دخلت موانى مالطة من ٣٩١٢ سفينة اجمالى حولاتها ٤٠٤٣٤٠ طن - أنظر :

Bulletin Décadaire de Canal de Suez No. 5, 12 - 2 - 1872 p. 2.

للسطول البريطاني لحماية السفن البريطانية . وتدعيم مركز إنجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط . وسعت بريطانيا إلى توسيع وتعميق موانئها ، الهامة لتسمح برسو السفن في أمان . وكذلك الإسراع في بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية لمقابل الزيادة في السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن . هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية . وهكذا فإن إختراع السفن البخارية بالإضافة إلى إفتتاح قناة السويس ساهم في رخاء هذه الجزيرة (١) .

وإذا إنتقلنا إلى غرب أوروبا نجد إهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط ، فألمانيا كانت إهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تزدهر إلا في الثمانينات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألماني خصوصا مع شرق أفريقيا . فقد كان النشاط التجاري والتبشيري الألماني في شرق أفريقيا واضحا قبل إفتتاح قناة السويس وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها في توجيه النشاط التجاري الألماني إلى شرق أفريقيا ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول الهانزا في زنجبار في سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل إتحاد شبان ألمانيا ، ثم تحولت في سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الإمبراطورية الألمانية (٢) . ولكن مع ذلك نجد ألمانيا قد أعطت إهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة . ففي عام ١٨٧٢م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الألمانية :

( Compagnie Allemande de Navigation à vapeur )

(1) Laferla, A. U., British Malta, Vol I. pp. 273 - 274.

(٢) سعد زغلول عبد ربه - الاستثمار البريطاني في كينيا ( ١٨٥٦ - ١٩٢٣ ) .

رسالة ماجستير غير منشورة من كلية آداب الإسكندرية عام ١٩٦٤ . ص ٤٩ .

فى هامبورج للقيام بدراسة مسألة الاستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع ، وأشار أنه فى بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد عادية تعمل فيما بين الموانى الاوربية المختلفة . ولكن عند تدشين السفينة الاولى للشركة : ATALANTA عرضت على الشركة عمليات شحن بحرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس . وقبلت العرض على الفور بدون تردد وشجعهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى « L'Olympia » ، وكان ذلك دافعا للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الاقصى . ولم تتمكن سفن الشركة بادى الامر من أخذ بضائع سوى من موانى بينانج « Penang » وسنغافورة وهو ارج كوانج وشنغهاى . وقد انتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد « الذولون » إلى موانى الشرق الاقصى بتعرفة مباشرة . وقد استقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية لاحتياجات الحركة الملاحية المتزايدة . هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة ارتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وقد درست تلك الإضافات بما لا يقل عن ١٢٠ ألف مارك فى العام . واستقر رأى مديري الشركة على أنهم سيستهنزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالإسكندرية لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون المازيا بمثابة فيه ، عندئذ يمكن دراسة مسألة أثر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة (١) .

وظلت هذه الشركة الملاحية الألمانية Deutsche Dampfs chiff Reederei حتى الثمانينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغهاى بأسطول

(1) B. D. No. 44, 12 Mars 1873 p. 4, et No 12 22 Avril 1873 p. 3,

قدرة ثمان سفن تمر عبر قناة السويس. وفي عام ١٨٨٢م ثم إنشاء شركة المانزا: Hansa Compagnie بخط ملاحى يمر عبر قناة السويس، لاستيراد الجوت. وخط آخر باسم (Sloman Linie) للخدمة مع استراليا. وفي هذه السنة (١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الألمانية العابرة لقناة السويس نسبة ٣٠٪ من إجمالى حركة السفن الأخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الألمانى مع شركة أفريقيا ازدادت السفن الألمانية العابرة للقناة فثلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شر (Norddeusch Lloyd) خدمة برىدية مع شرق أفريقيا واستراليا (١).

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة البحرية الألمانية إلى حسد وقلق فرنسا، ونجد ذلك على صفحات الصحف. فلقد أثارت الصحف الفرنسية مسألة أثر توحيد ألمانيا وإيطاليا لجهودهما فى مسألة تخفيض التعريفة الجمركية بينهما. ورأت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على ميناء مرسيليا وحرمانه من التجارة العابرة التى ظلت تثرى الميناء قرابة قرنين. وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد نشرت من قبل مقالاً بعنوان: (شركة صناعية ألمانية ضد فرنسا) أوردت فيها فقرة من كتيب نشر فى برلين بخصوص إقتراح عن قناة السويس جاء فيه: ومن أجل استعادة ألمانيا لاستقلالها التجارى فى آسيا والتخلص من الاعتماد على إنجلترا وفرنسا، يجب أن نكون إتحاد ألماني من أجل إستخدام قناة السويس، لإتحاد نستطيع من خلاله تقديم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا. وعلقت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القناة الملاحية الجديدة وأنها — أى الصحيفة — تعيد تذكير القراء بخطب (M. Sebel) وبسمارك فى الريفستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح بالمستشار الألمانى:

ومن ناحية فإن المبدأ هو أن تلك مواصلات مباشرة مع إيطاليا - صديقتنا -  
والتي أتمنى لها دوام الإستقرار . وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع  
« تريستا » لكي تصبح ميناء منافسة لميناء مرسيليا - كراهية لفرنسا - فألمانيا  
ساعدت على تطويق وإزدهار جنوا وفينسيا، وأعدت فوق ذلك أساطيل تجارية  
في هامبورج، وبريم Brème (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال  
من ألمانيا . ولامتلاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك الموانئ إلى الهند عبر قناة  
السويس ، وأكدت الصحيفة مخاوفها من تكوين شركة ملاحية برأسمال كبير يهدف  
إلى استيلاء شيئاً فشيئاً على تجارة العالم (١).

كذلك تكونت في الهانمرك شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند  
واليابان . فاقده أنشئ خط ملاحى جديد من السفن التجارية يتبع شركة  
P & O فيما بين ميناء سوثهامبتون (Southampton) وميناء بمباي يمر  
عبر قناة السويس (٢) .

أما هولندا فقد أعلنت الشركة الملاحية الملكية الهولندية : La Compagnie  
Royal Neederland - في ٣١ يناير ١٨٧١ م - عن تغيير السفينة البخارية :  
Prince Van Orange من أمستردام إلى (Batavia) عبر قناة السويس وهي  
سفينة سريعة وتستغرق رحلتها ٣٦ يوماً وتعود من نفس الطريق . وأعلنت  
الشركة أنها طلبت من إنجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها ، لتحسين الخدمة

(1) B.D. No. 30, 29 October 1872 p. 1.

ننلا من جريدة : L'interet public الفرنسية .

(٢) بدأ ذلك الخط في نهاية عام ١٨٧٢ أنظر :

B. D. No. 7, 2 Mars, 1872, p. 3.

على نفذا الخط الملاحي الجديد (١) .

ومن الشركات الملاحية الأخرى التي تكوّن في هولندا وتعمل عبر قناة السويس شركة (٢) :

« La Societe Neederlandaise Java, Le Rotterdam Lloyd »

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر للثونطة وأوروبا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فوجد الصنف تذكر أنه سوف تتكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا (Malacca) والصين . وأيضاً بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس ، وأن السفن في دور البناء في حوض Clyde تجهز لتكوّن مستعدة للعمل على هذين الخطين الملاحيين في مارس وأبريل ١٨٧٣ (٣) .

وكان الشاي الصيني والياباني المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس . وقد وجد مستوردو الشاي في نيويورك أنه من المربح أن يأتي شاي الصين واليابان عن طريق قناة السويس (٤) .

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر

(١) وهانفيا ( الاسم القديم للعاصمة جاكرتا ) إحدى جزر جاوه وسكانها ٥٣٣٠٠٠ نسمة آنذاك وكانت إحدى ممتلكات هولندا وأشهر منتجاتها : السكر والبن : أنظر جريدة قناة السويس :

B. D. No. 2, 11 Janvier 1872 p. 2.

(2) B. D. No. 130, 2 aût, 1875 p. 4.

(3) B. D. No. 35; 18. 12. 1872. p. 2.

(4) B. D. No. 97, 2. 9. 1874 p. 3.

وقد قدرت قيمة ما تستورده أوروبا والولايات المتحدة آنذاك من الشاي الصيني والياباني ٢٥٠ مليون ليبرة في العام بمبلغ ١٢٥ مليون دولار .

قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق الأقصى ٣٠٧٤٥٠١٢٠  
 صفيحة بترول : « Caisse de petrole » وإرتفع هذا الرقم فى عام ١٨٧٩  
 فأصبح : ٥٣٧٨٠٧٩٤ صفيحة بترول (١) .

ومكنا إستفادات الدول الصناعية الكبرى وفى مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم  
 الصناعية وقتئذ من مزايا العبور بالقناة فأصبح فى إستطاعتها الإتصال بسرعة  
 وبنفقات شحن منخفضة نسبياً بأشواق الشرق الأقصى الواسعة حيث المواد الخام  
 اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها وبذلك  
 إزدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوروبية الصناعية وبين دول الشرق  
 الأقصى بما أدى إلى ازدهار الصناعة وإزدياد إنتاجيتها ومن هنا كان إستخدام  
 قناة السويس فى الملاحة البخارية من الدوافع التى جعلت على تدعيم الصناعة  
 وتوسيعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة فى كثير من الدول .





## الفصل الثالث

### أهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات السياسية التي أحاطت بها

- أهمية قناة السويس لانجلترا :
  - أ - قبل الافتتاح وبعدة .
  - ب - الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحري شرق وغرب السويس ( البحر المتوسط والاحمر والمحيط الهندي والشرق الأقصى ) .
- أهمية قناة السويس لفرنسا .
- أهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة .
- أهمية القناة لروسيا :
  - أ - سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية .
  - ب - موقف إنجلترا من روسيا .
- نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس :
  - أ - القناة إبان الحرب .
  - ب - نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها في القناة .
  - ج - نتائج النصر البروسي على موازين القوى في أوروبا .
  - د - روسيا تلقى جراحات البحر الأسود وموقف إنجلترا .
  - هـ - أثر الحرب السبعينية على مصر وتركيا وقناة السويس .



إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة في التجارة والاقتصاد العالمى ، فإنها أيضاً قد لعبت دوراً هاماً فى السياسة والإستراتيجية البحرية الدولية . ذلك أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والصراعات الدولية ، فقد أثرت وتأثرت بموازن القوى الدولية آنذاك بل وستظل كذلك إلى يومنا هذا .  
لذلك فن الأهمية بمكان دراسة التيارات السياسية التى أحاطت بالقناة فى سنواتها الأولى ، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والإستراتيجية فى تلك الأحداث الدولية .

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها فى استخدام قناة السويس على النحو التالى :  
انجلترا — فرنسا — إيطاليا — روسيا — تركيا . ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لموضع البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود فى هذه البحار بصفة مستمرة ، مما ألقى الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوروبية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها ، ثم اتوسع لتكوين مستعمرات لها لتصرف المنتجات وجلب المواد الخام .

فبعد افتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة فى أوروبا فى صيف عام ١٨٧٠ . فقد شهدت القارة حرباً بين أكبر قوتين هما : فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى فى « سيدان » ، و « Metz » فتغيرت بذلك موازين القوى فى أوروبا . ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لتلك الأحداث . وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع . كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل والمانيا التى تم اتحادها فى

العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة في بداية العام التالي ١٨٧١ . وهكذا أصبحت إيطاليا وألمانيا قوتين جديدتين لا مندوحة لانجلترا من حمل حسابها في نشاطها السياسي والاستعماري . وبظهور هاتين الدولتين الموحدين ومجموعة فرنسا وقيام التحالف الثلاثي المعروف باسم « اتحاد القمصرة الثلاث » : ( DREIKAISEBBUND ) بعدئذ بقليل ، تغيرت قوى التوازن الدولي في أوربا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر بظهورها مركز انجلترا في شرق البحر المتوسط ، كل ذلك زاد من أطماع انجلترا نحو مصر وقناة السويس مفتاح البحر المتوسط الشرقي والمدخل للتوسع في شرق أفريقيا . تلك القارة التي أصبحت ميداناً للتنافس الاستعماري بين الدول بعد افتتاح قناة السويس بقليل . ومن ثم شكلت قناة السويس قوة تأثر خطيرة بالنسبة لسياسة وحكام انجلترا من حيث أنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ افتتاحها للبحر . فقد سبق افتتاح القناة اهتماماً بموقع مصر كطريق المواصلات بين الشرق والغرب . فوجد أن اهتمامات انجلترا بمصر سبقت افتتاح القناة بقرن تقريباً ، وكان ذلك بعد حصولها على الهند في معاهدة باريس ١٧٦٢ ، وان كان ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عاماً تقريباً عند غزو نابرت لمصر عام ١٧٩٨ (١) .

لذلك نجد انجلترا تتبنى سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خشية انجلترا من أن تتمكن روسيا من السيطرة على تركيا ، وبالتالي وضع قدمها في حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامي وتهديد طريق الهند . واعتقد رجال السياسة البريطانيون أن وحدة أراضي الإمبراطورية العثمانية واستقلالها السياسي كان ضرورة لتأمين

---

(1) Marlowe, J., *Cromer in Egypt*, London 1970, p. 1.

ممتلكات إنجلترا في الشرق (١) . ويبدو ذلك بوضوح عندما رقت إنجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانية في حرب القرم عام ١٨٥٦ م لوقف تقدم روسيا جنوباً تجاه البحر المتوسط ، والخليج العربي وتمنعضت الحرب عن فرض حياض البحر الأسود وبذلك طرد أسطول روسيا وتركيا من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه (٢) .

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق بحري للواصلات السريعة بين إنجلترا وملكاتها في الهند، حتى قبل افتتاحها للدلالة، وذلك عندما اضطرت إنجلترا لإرسال نجداتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها في مايو ١٨٥٧ عرفت بإسم ( ثورة Sépoy ) كادت تعصف بالحكم البريطاني . فأرسلت قواتها على طريق رأس الرجاء الصالح ، ما تسبب عنه ضياع وقت طويل لطول المسافة . وطالب سفير إنجلترا بالأسنانة ( سير ستراد فورد دي رد كليف ) « Stratford de Redcliffe » إلى السلطان عبد المجيد السماح بمرور ضباط إنجلترا لا يرتدون الزي العسكري عبر الأراضي المصرية إلى الهند . وسمح له بذلك . وقامت فعلاً أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تمررت من مائة فواصل الإسكندرية ومنها للقاهرة بإسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدي الصحراوي في اتجاه السويس (٣) .

كذلك ظهرت حاجة إنجلترا مرة ثانية لإستخدام الطريق البري عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث العصيان الهندي وذلك عندما اضطرت في عام ١٨٦٧ م

(1) Hallberg, Op. Cit: p. 311.

(2) Bowden, with & others, Economic History of Europe, Op. Cit. pp. 418 - 9.

(3) Hoskins, Op. Cit, pp. 339, 402, 403.

إلى إرسال حملة تأديبيه إلى الحبشة . فشكفت إنجلترا حكومة الهند في سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل في ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر ، عندما سجن ملكها ديمودور الثاني Theodorus II القنصل الانجليزي : ( D. Cameron ) . وقد اضطرت إنجلترا إلى اختيار ميناء بومباي قاعدة لعملياتها بدلا من استخدام طريق مصر ، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها . كذلك قدم الحديوي اسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية المربطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الانجليزية بالبحر الأحمر وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية الحاربة . وكانت إنجلترا قد طلبت من الحديوي والسلطان السفاح لقواتها بالنزول للساحل (١) .

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة لإبان حملة الحبشة واستخدمها الانجليز في حربيهم معها لوفرت ملايين الجنهيات (٢) . ربطت الهند بأوروبا بكابل بحري في عام ١٨٥٦ بين طريق كراتش والاستافة عبر الخليج الفارسي . ولما كانت بريطانيا ترغب في وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدت في عام ١٨٧٠ كابلًا بحريًا من فالموث FALMOUTH إلى بمباي مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر ماراً بمصر . وفي نفس الوقت انشأت محطة لاتصال أخرى في ميناء عدن للاتصال بالسفن التجارية والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزي في طريقها للهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٣) .

---

(1) Robinson, Rowan, Maj. Gen, England Italy Abyssinia, Lon. 1935 pp. 9 - 32.

(2) Cononick, F. Le Canal de Suez après l'inauguration pp. 11 - 42.

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 373 -9,

بافتتاح قناة السويس واجتاحت إنجلترا سيطرة اتمامها ، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتاله . فهي طريق بحرى هام تحت إدارة فرنسية وقد جعل هذا الامبريالون الانجليز يرتعدون خوفاً كما فكروا فى ذلك ، يضاف إلى ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بها (١) ، فى الوقت الذى كانت إنجلترا تريد ألا تصبح مصر جراثائمة (٢) .

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك فى كافة الاتجاهات فى تناسق تام من أجل حماية قناة السويس من أن تقع فى أيدي معادية أو تتعرض لتهديد خارجي . ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجيية البحرية البريطانيين سياسة ذكية ونشطة . وتركزت هذه السياسة فى حوض البحر المتوسط عامة وشرقية بصفة خاصة ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحري وسياسة بريطانيا البحرية فى غرب السويس وشرقيها .

لذلك نجد فى عام ١٨٧٠ يقوم كل من الادميرال ريتشارد ( Admiral Richard ) والجنرال كلارك ( Clarke ) ، وهما من خبراء البحرية البريطانية ، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية لإعترافاً فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية ، وحماية اقوتها البحرية ، ألا يقع هذا الطريق البحرى فى يد دولة واحدة حتى لا تتعرض التجارة والاسطول للخطر . وحتى لو كانت

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 311 - 312.

(2) « Mais il avait un intérêt bien plus grand encore à ce que L'Egypte ne devienne pas L'Algérie ».

« Cononick, Op. Cit. p. 10.



القناة فى يد شركة مستقلة (١) . وكان من البديهي بالمسبة للذكر السياسى والاستراتيجى البريطانى ، أن تجارة بريطانيا المروية واهتمامها الامبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتدعيم الاستطوال البحرى الذى لم يجد أى تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون وقد أثرت قناة السويس على الملاحة العالمية (٢) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذى كان فى البحار المفتوحة ، حيث كانت لها السيادة ، إلى بحر ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه ( انومايكيا ) بواسطة قوة بحرية عظيمة . وبمرور السنين كانت انجلترا تخشى من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية . وأن تحول للتوازن بعيداً عن المياه الزرقاء ( أعالي البحار ) حيث كانت تمارس فيه بريطانيا سيادتها البحرية ، إلى القناة التى ستنتقلها إلى استراتيجيات أخرى قارية : « Continental Strategy » . كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً فى سيطرتها البحرية (٣) .

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومى موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجارى كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسؤوليتها تجاه الاراضى اليابسة « Landwards » وبالتالى معارضة أى تطور مثل قناة السويس ، التى تتطلب مسؤولية السيطرة على اليابسة كشرط ضرورى للحفاظ على المصالح البريطانية . فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الامبراطورية

---

(1) Farrer to Hammond, 26. 1. 1871. Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 6. وراجع أيضا الفصل الأول من الباب الثانى .

(٢) راجع الفصل الثانى .

(3) Marlowe, J., The Making of the Suez Canal p. 285.

العثمانية. وبالتحديد تدعم السيادة العثمانية على مصر ، كانت في الواقع امتداداً لسياسة تجنب مشاكل احتلال الاراضى الجديدة وتبعاتها . وأن مسألة قيام بريطانيا بتدعيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باتت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادى وقيام حكام أقوىاء مثل محمد على . وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فسكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة في بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفي شكل إدارة دولية لمصر . تلك الادارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية في ممارسة هذه الإدارة حيث أن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد<sup>(١)</sup> .

ولما كانت إنجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحرى هو دعامه الاستراتيجية البريطانية<sup>(٢)</sup> وتدعيم للأسطول التجارى البريطانى من جهة وحماية للجزر البريطانية من أى غزو خارجى . وقد اعتقد الانجليز أن رخاءهم التجارى وامبراطوريتهم الواسعة كانت مثار حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية ، اذ أن الحصار البحرى لانجلترا فيه فضاء عليها بعكس فرنسا التى ان تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية . لذا فإن الضرورة الواضحة هو ملكية إنجلترا لأسطول بحرى لا يقهر<sup>(٣)</sup> . ويشرح د ماردر ، — وهو كاتب انجليزى استعمارى — دور إنجلترا وأسطولها البحرى بقوله : ونحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دواية أكثر منه كقوة حربية ، ونحن نعتبر أن وظيفةنا هى حماية القانون والنظام في

(1) Ibid.

(2) Fisher, History of Europe. p. 826.

(3) Marder, British Naval Policy. p. 14.

العالم وحماية المدينة وضرب الشواطئ والقيام بدور الموجه والقياسوف والصدوق للسفن التجارية لجميع دول العالم ، (١) ، وفعلًا كانت هناك أصوات كثيرة تنادي ببناء أسطول تجاري عظيم وكذلك أسطول حربي لأنه بإحتلال إنجلترا لامبراطورية مترامية الأطواف ، وأسطولًا تجاريًا ضخمًا ، لم يكن ثمة مفر من بناء أسطول حربي قوي يستطيع وحده أن يضمن الاطعمة لامة توزع سكانها توزيعًا غير متكافئ من الصناعة والتجارة ، وبلغوا من كثرة العدد نسبيًا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم (٢) . وتلك نظرة استعمارية متعصبة ، تبرير الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية ، وهذا السلوك لا يتفق مع أمه متحضرة ، ويعرّد بالانسان إلى عصر الغاب .

وكان الاسطول الملكي البريطاني له السيطرة العليا إبان الحروب النابليونية وشهدت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ - ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية البريطانية (٣) . وظل الاسطول البريطاني حتى عام ١٨٧٨ م في مركز الامان من حيث أن فرنسا هي المنافسة الرئيسية لانجلترا في البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد هزيمة عام ١٨٧٠ (٤) ، وظلت إنجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر

---

(1) Ibid. p. 15 - 16.

(2) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(3) قدرت المصاريف على الأسطول البحري البريطاني عام ١٨٧٠ (٩٨ مليون جنيه) وعام ١٨٨٠ (١٠٢ مليون جنيه) - راجع :

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(4) بلغ ما أنفقته فرنسا على الأسطول البحري ١٨٧٠ مبالغ ٧ مليون جنيه وعام

١٨٨٠ ٨٢٦ مليون جنيه - راجع : Taylor, Preface p. xxvii.

أسطول بحري ، في الوقت الذي أخذ فيه الأسطول البحري الفرنسي في النمو ، كذلك أخذت روسيا وإيطاليا في بناء أساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الألمانية الناشئة تبنى بدورها أسطولها بطموح (١) ، ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الأسطول البريطاني من حيث القوة على الأسطول الفرنسي والروسي بنسبة خمسة إلى ثلاثة (٢) . وقد اهتمت إنجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقله جنود هي : « Malabar » ، استخدمت في نقل قواتها عند الازمات والتي عبرت قناة السويس مرارا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس (٣) .

وانجحت إنجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب في هذه الصناعة . وتطورت تلك الصناعة وسارت جنباً إلى جنب مع التقدم في صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير ، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية ، فاستطاعت في المدة من ١٨٧٠ - ١٨٩٨ إلى أن تضيف إلى ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحوالي ٨٨ مليون نسمة (٤) . وكان التوسع في المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشبحار الإمبريالي « التجارة تسير وراء العلم » Trade follows The Flag وكذلك شعار ومسؤولية الرجل الأبيض : « The White Man's burden » ، من الحجج الاستعمارية لضم الاراضي الشاسعة . على أي حال فإن الأسطول كان له دور الحماية والدفاع

(1) Marder, Op. Cit., p. 120.

(2) Ibid p. 105.

(3) Bulletin Décadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1—2.

(٤) هوبسون - الامبريالية ص ٢٠ .

الامبريالى ، وكان لزاما وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتقسوية الأسطول حربياً يستطيع الحركة بحرية في المحيطات . كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغلى تلك الأسواق وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطانى من نتائج حماية الأسطول (١).

وهناك صورة أخرى من صور الإستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الارتكاز البحرى ، فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين إنجلترا والشرق . لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الارتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى .

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى سلسلة من القواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط ، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للإمبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الأجنبى (٢) . وأن الحصول على نقاط ارتكاز بحرئى كان ضرورياً من وجهة نظر الإستراتيجية البحرية والتوسع الإستهبارى فهى تستطيع تأمين المواصلات لئلا يستطيع الأسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويمكن من العمل فى كل مكان فكان من الضرورى الحصول على نقاط لإنجاء تكون له

(1) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(2) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101 - 102.

فيها شرساناتف للاصلاح ومراكز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات. فبعد استيلاء  
انجلترا على الهند اهتمت بالاستيلاء على المحطات الاستراتيجية على طرق  
المواصلات التي تربط المحيط الاطلسي بالمحيط الهندي ؛ فاستولت على مستعمرة  
رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول  
رأس الرجاء الصالح. وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة ، والتي كانت  
عديمة الأهمية ، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم مهم السفن والشركات الملاحية  
ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر ، وهذا بدوره  
يعتمد اعتماداً كبيراً على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل (١).  
تلك هي المبادئ العامة لسياسة نقاط الارتكاز البحرية البريطانية . ولكي  
نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية في البحار المختلفة التي ربطتها جميعاً  
قناة السويس ، علينا دراسة عملية استيلاء إنجلترا على تلك المحطات البحرية ،  
سواء في شرق قناة السويس أو غربها . كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة  
السويس في ساسلة الطرق الملاحية بين الشرق والغرب وضرورة وضع إنجلترا  
يدها على هذا الطريق ومنع أي قوة أخرى من السيطرة عليه .

وتمثل قناة السويس المفتاح الشرقي لحوض البحر المتوسط الذي يتصل غرباً  
بمضيق جبل طارق الذي سيطرت عليه إنجلترا ، ويمكن تقسيم حوض البحر

---

(١) ساعدت عمالة تزويد المحطات البحرية بالفحم على انخفاض سعره ، وقد أدى  
ذلك الى مساعدة التجارة البريطانية والملوك البريطانيون على المنافسة التجارية الدولية في  
الخارج راجع كل من :

- Evan, Alfred Dudley, Transport its history and economics.  
Lond. 1964. pp. 80 - 81.

- Sargent, A. J. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24.

المتوسط الى قسمين : الحوض الغربى والحوض الشرقى. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض فى الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال إفريقيا حيث توجد تونس. وفى منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين النقطتين وحيث تقوم بحماية منطقة الإقتراب من الحوض الغربى والحوض الشرقى ، تقع جزيرة مالطة التى احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠ ، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط والتى استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨ (١) .

وبعد افتتاح قناة السويس ، هملت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أى تحالف أوروبى قادر على قلب أومعارضة ومنافسة النفوذ البريطانى فى الاستانة (٢) .

وعلى الرغم من أن إنجلترا لم يكن لها سواحل مطلة على حوض البحر المتوسط ، إلا أن قوة إنجلترا وتفوقها البحرى وقواعدها الحصينة فى جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التى كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً فى ذلك البحر (٣) .

وكان حوض البحر المتوسط — كما ذكرنا — له أهميته الاقتصادية أيضاً لإنجلترا ، فإذا خسرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها (٤) . لهذا نجد إنجلترا تسعى الى الاستيلاء على نقاط إرتكاز بحرى غربى السويس ، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣) . هذا ويعتبر جبل طارق المفتاح الغربى للحوض ، ثم

(1) Dudley, Stamp., Op. Cit pp. 245 — 246.

(2) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p. 8.

(٣) محمد صفوت — إنجلترا وقناة السويس من ٢٢ — ٢٣ .

(٤) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ومواقف الدول الكبرى من ٩٨ .

Marder, Op. Cit. p. 144.

وراجع أيضاً :

جزيرة مالطة وهى من النقاط الإستراتيجية الهامة ، والتي كان قد استولى عليها نابليون بونابرت ( ١٧٩٨ ) وهو فى طريقه لمصر (١) وبعد أن احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة إميان ( ١٨٠٢ ) (٢) وظلت انجلترا عنيفة بالجزيرة ذات الموقع الإستراتيجى الهام فى البحر المتوسط وأثناء تنفيذ دى لسويس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات فى انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانئها . وكان رأى العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة . وشعر (لوردات الأدميرالية ) أنه من الضرورى المشاركة فى تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسميلات الخاصة بالحوض الجاف فى مالطة . واقترحت البحرية بناء الحوض فى الميناء التجارى الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية . وبدء العمل فى توسيع ميناء : (Mersa) فى بداية عام ١٨٦١ (٣) . وهكذا نجد انجلترا التى كانت ترقب عن كثب سير العمل فى القناة تأخذ فى الإستعداد الحربى وتهيأ لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية فى توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرصفتها عام ١٨٦٢ . وعززت استحكامات ذلك للميناء وأخذت تعد العدة للدور البحرى العسكرى الذى تقوم به بعد شق قناة السويس . كذلك أخذت شركة P & O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد فى أقرب فرصة ممكنة وأخذت الحكومة البريطانية تقوم فى نفس الوقت بعمليات إنشائية ماثلة لتلك التى قامت بها فى مالطة فى مينائى عدن وبمباى (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(2) Fisher, Op. Cit. pp. 481 - 2.

(3) Laferla, A. V., British Malta; 1800 - 1871, Vol 1. Malta 1938. p. 240.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. p. 27.



هذا ويجدر التنويه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها في نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحر المتوسط لليونان (١٨٦٣). لذا رابت القوات البريطانية بها ومن ثم اهتموا بتوسيع ميناءها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن (١).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية ، وعندما قامت ثورة أهالي كريت ١٨٦٦ ، رفضت إنجلترا ضم الجزيرة لمصر لأن هذا سيزعزع عليه امتداد النفوذ الفرنسي الى هذه الجزيرة لهذا رفضت إنجلترا إسناد حكم الجزيرة لاسماعيل لانه لا يحقق المصالح البريطانية (٢).

كذلك سمحت إنجلترا خلال القرن التاسع عشر الى منع أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق (٣) حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لموضع البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لاساسية إنجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوربا ان تترك إنجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا واسبانيا فى معادلات ودية على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من

(1) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٢) محمد محمود مسروحي - مصر والمسألة الشرقية ص ٣١ ، ٧٤ .

(٣) كانت استراتيجية بريطانيا تعمل على بقاء طنجة إما فى حوزة دولة ضعيفة لا تستطيع الوقوف فى وجه إنجلترا - مثل اسبانيا - ولا يمتحنى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة الى أن إنجلترا كانت تحرص على صداقة اسبانيا أو حيدتها على الأقل فعلى هذا المبدأ تعتمد قوة جبل طارق . وكانت ما تخشاه إنجلترا هو اجتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى سبتة ، أنظر - حسن صبحى - التنازس الاستعماري الأوربي فى المغرب ( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) ص ١٦ ، ص ١٧ .

للدهول وكذلك في أوائل القرن العشرين (١)

كذلك استولت إنجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من مصر وقناة السويس وشرقي حوض البحر المتوسط . وكذلك لتكون قريبة من البسفور والهرديل في حالة أي هجوم روسي عليها وقد ظلت سياسة بريطانيا طوال القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول للبحر المتوسط (٢) خشية تهديد الأسطول البريطاني ويمكن للنظر الى رفض إنجلترا الجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة اميان، على أنه أساس من أساس الإستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط والتي استمرت أكثر من مائة عام والتي كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية ، وكذلك المحافظة على وحدة الأراضي العثمانية (٣) .

فبالنسبة لموقف إنجلترا من الامبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والإستراتيجية البريطانية تكمن في المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على التفوق الانجليزي على العارق الملاحية في حوض البحر المتوسط ، وبالتالي الاحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسيع الروسي ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضائق (٤) . ذلك أن سياسة الإستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء مساحة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غرباً، وإيران وأفغانستان والتبت والصين شرقاً مستقلة ولكن بدرجة تكفي لكي

(١) حسن صبحي ، التنافس الاستعماري في المغرب ص ٢٢٧ .

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. p. 1.

(٤) إيدر وينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٣٢ .

تشكل حاجزاً يمنع التقدم الروسى الى جنوب آسيا والمحيط الهندى وحشى الخليج  
وعرفت هذه البلاد باسم « الدول العازلة » Buffer States (١) فانجلترا كانت  
ترى فى احتلال روسيا للاستانة تهديداً لآسيا وأوروبا حيث ستصبح روسيا  
عندئذ بمثابة عملاق ضخم : « as a conquering colossus » ، ويصبح البحر  
الامم وود بحيرة روسية ، وتصبح المضائق عرصات آمنة لاسطولها وتكون شبه  
جزيرة البلقان وآسيا الصغرى محالاً جديداً لخرسها ، كما تستطيع روسيا أن  
تتطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط بآراً وبحراً (٢) .

ونتاج ذلك ألا مخاطرة حرب أوربية نتيجة للصراع على الأسلاب ،  
وثانيا تواجد فرنسا وروسيا فى أراضى تؤدى للهند . لذلك سارت الدبلوماسية  
البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر بنجاح فى منع أى  
تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى الى تقسيم الامبراطورية العثمانية  
بينهما . واعتمدت إنجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت امبراطورية (هاابسبورج)  
مهمة بمنع تكوين هذا التحالف . وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على  
هذه السياسة ، ونجحت فيها عند مواجهة كل الأزمات التى هددت مستقبل  
الامبراطورية العثمانية (٣) وذلك بأن خلقت تناسقاً بين الدول الأوربية حتى  
تصبح إحدى الدولتين — فرنسا والروسيا — فى حالة عزلة ، وهى السياسة  
التي يطلق عليها « مارلو » دبلوماسية الشطرنج : « Diplomatic chess » (٤) .

(1) Krausse, Alex., Russia in Asia, a record study (1588-1899), London: 1899. p: 246 - 7.

وراجع أيضاً : جمال زكريا قاسم - الخليج العربى - ١ ص ٣٩٦ - ٣٩٧ .

(2) Silva, Arthur, Op. Cit. p. 117.

(3) Marlowe, J, Cromer in Egypt. pp. 2 - 3.

(4) Ibid. p. 3.

. هذا وقد تأثرت مسألة دبلوماسية الشطرنج ، هذه بالتغيرات التي طرأت على الموقف في أوروبا وبظهور دول جديدة ثم إفتتاح قناة السويس ، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦) وفقدتها تفوقها بين الولايات الألمانية ، وإنصار روسيا على فرنسا (١٨٧٠) ، وخروج ألمانيا موحدة كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة ، فقد أصبحت سياسة إنجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسى - روسى) مشكلة بعد رغبة فرنسا الانتقام من ألمانيا واستعادة الألزاس واللورين ، ورغبة ألمانيا في إبقاء فرنسا في صراع دول أخرى بقدر الامكان<sup>(١)</sup> . لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية في حوض البحر المتوسط بأن أبدت إستعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها ووجدت في إيطاليا ذلك الحليف<sup>(٢)</sup> .

ويذكر «ماردر» بأن أى إضعاف للأسطول البريطانى أو إخراجة من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة : «إلقاء عود ثقاب في برميل بارود أوروبا»<sup>(٣)</sup> ويضيف ماردر ، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء ، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد في حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قرة الأسطول الفرنسى الرئيسية مترجدة فيه . هذا بالإضافة إلى أن إنجلترا وروسيا كانتا باستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول إنجليزى قوى في البحر المتوسط كان الغرض منه إستخدامه ضد روسيا عند الطلب . ويضيف

---

(1) Ibid. p. 8.

(٢) بالنسبة لموقف إنجلترا من دول حوض البحر المتوسط - راجع :

حسنى صبحي - اتفاقات البحر المتوسط - بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية -

المجلد ١٩ لجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١ .

(3) Marder, Op. Cit. 145.

ماردر ، أن إنجلترا كان لها تواجد في هذا الجوض منذ قرنين ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لهيبة بريطانيا في حوض البحر المتوسط (١) .

كذلك نجد في الثمانينات بعد إحتلال إنجلترا لقناة السويس ، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الانجليزية في مصر وإثارة المانيا ضدها ، أن خشيت إنجلترا الوقوف وحيدة في المسألة المصرية وفي حوض البحر المتوسط . وكانت تخشى بالاختص كل من فرنسا وروسيا . لهذا لجأ سويسرى ، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، الى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط ( Mediterranean Agreements ) عام ١٨٨٧ ، بين دول التحالف الثلاثى وهى دول الوسط ( إيطاليا والنمسا و المانيا ) وذلك من أجل حماية الحالة الزاهنة في حوض البحر المتوسط والإدرياق والإيجى والبحر الأسود . وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الاستطول الفرنسى مقابل تعهد إيطاليا بتضييد المصالح البريطانية فى مصر (٢) . وسعت بريطانيا الى ذلك نتيجة إحساسها بعزالتها إبان إجتماعات مؤتمر باريس الدولى ( ١٨٨٥ - ١٨٨٨ ) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٣) .

(1) Ibid.

(٢) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط من ١٥١ .

(٣) عندما أحست بريطانيا بعزالتها السياسية إبان مؤتمر باريس الدولى ١٨٨٥/١٨٨٨ الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكتل الدول ضد بريطانيا . فيما عدا إيطاليا - نكابة فى بريطانيا التى استحوذت على قناة السويس . وهذا يفسر لنا محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط . راجع الشناوى : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكابة فى بريطانيا . - مجلة آداب القاهرة ، مجلد ٢٣ ، ١٣ ، ٢٠٠٠ .

وإذا انتقلنا إلى شرق السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تشييت أقدامها في نقاط إرتكاز بحرية في المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى . ففي البحر الأحمر إستوات على عدن ( ١٨٣٩ ) للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان حرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر (١) . كذلك إستوات على جزيرة بريم ( Perim ) في ١٤ فبراير ١٨٥٧ . الواقعة عند مدخل بوعاز باب المندب — وتسيطر على حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذ الجنوب والمهدف من إحتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم إنشاء القناة . ويؤيد هذا الرأي ( البريجادير كوجان ) Brigadier Coghnan . المقيم السياسي في عدن والذي أوصى بإحتلال الجزيرة للوقوف في وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس (٢) .

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة إتصال بأوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر . وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالي للبحر الأحمر فعدن هي المفتاح الجنوبي له . وعدن تقع في منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط . فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندي

---

(1) Alison, Philips., Modern Europe 1815 - 1899. p. 18.

وراجع أيضا : جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال — دار المعرفة ١٩٥٩

ص ١٣ .

(٢) عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والنيارات السياسية — ص ٢١٥ ،

وبالنسبة لسياسة بريطانيا ، في جنوب اليمن — راجع جاد طه — سياسة بريطانيا في جنوب

اليمن — رسالة دكتوراه — دار الفسكرك العربي ١٩٦٩ ص ٢٢٨ ، وراجع أيضا :

Hoskins; British Routes to India. p. 60.

ونقطة إرتكاز في طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز مام للتوسع في شرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية (١). كما إستقرت إنجلترا على جزيرة سقطرة ( Socotra ) في مدخل خليج عدن (١٨٣٥) وبالنسبة لسواحل البحر الأحمر الغربية فهذه كانت في حوزة مصر ، وبذلك سقطت مصر الدول الأوربية إلى هذه المناطق وسدت الطرق في وجهها وعلى الأخص إنجلترا وفرنسا وإيطاليا التي كانت تتنافس للحصول على نقاط إرتكاز لها في البحر الأحمر (٢).

ولقد سمحت إنجلترا الى وضع حد للتوسع المصري على الساحل الأفريقي الشرقي ، فأرغمت الحديوي على توقيع معاهدة إلغاء الرقيق في مصر والسودان في ١ أغسطس ١٨٧٧ وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها . وفي ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الانجليزية مع الحديوي اسماعيل معاهدة ثمانية أعترف فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالي حتى رأس حافون . كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر (٣). وكان هدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالي بمثابة إبعاد الأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة، وصيانة لها رتباً تنهياً لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان (٤). وباستيلاء إنجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية

(١) جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ص ٢٧ - ٢٨ .

(٢) عبد المنصف محمود وآخرون - تاريخ البحرية المصرية في طام ١٨٦٣-١٩٦٣ ص ٧٠٢ طبعة الأهرام سنة ١٩٧٣ وراجع أيضاً - شوقي عطا الله الجبل ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ . القاهرة ١٩٧٤ - ص ٣٠١ - ٣٠٥ .

(٣) جلال يحيى ، التنافس الدولي في الصومال ص ٨٢ .

(٤) محمد السروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن ١٩ ص ١٥٨ - ١٥٩ .

وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطانى والتجارة البريطانية . وواضح مدى تأثير قناة السويس على الحركة الاستعمارية فى البحر الأحمر . فقد أدى إفتتاحها إلى إذكاء روح التنافس الاستعمارى بين إنجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط ارتكاز على سواحلها . وهكذا كان إفتتاح القناة نقطة هامة فى مستقبل البحر الأحمر . بل نقطة هامة فى تاريخ استعمار شرق إفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية ، وعملت صحيفة : « النيويورك تايمز » فى إفتتاحيتها بقولها : « إن قناة السويس تقربه اكتشافات سبيك وبىكر وبيرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية للنيل إلى متناول يد الاستعمار الانجليزى » (١) .

وإذا انتقلنا للمحيط الهندى نجد أن إنجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها فى نقاط مختلفة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها فى تأمين الحماية الاستراتيجية للمارء البحرية والتجارة ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس فى المحيط الهندى شرق مدغشقر من من فرنسا . كذلك استولت على سنغافورة ( ١٨١٩ ) (٢) . واستولت على مضيق ملقا من هولندا ( ١٨٢٤ ) وعلى سرلاك وبورنيو ( ١٨٤٢ ) ولذا أطلق على المحيط الهندى وبحيرة بريطانيا (٣) .

وكان لإفتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية

(3) Moorehead, Alan., The White Nile Penguin Books. London 1963 p. 146.

(4) Grant & Temperly, Europe in 19th Century. p. 389.

(5) Stamp, Dudley, A commercial Geography. pp. 247 - 9.



أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي (١). فقد أضعف نسبياً سيطرة بريطانيا البحرية د Maritime Hegemony ، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على إنشاء أسطول للتجارة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية . كذلك أدى إفتتاح القناة إلى تشجيع فرنسا لاحتياها آمالها القديمة ؛ بالإضافة إلى أن القناة شجعت إيطاليا وألمانيا للسيطرة واستغلال شرق إفريقيا . وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي نتيجة إفتتاح قناة السويس (٢) .

وقد امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذي كان خلال القرن التاسع عشر مسرحاً للصراع الاستعماري في ثلاث دوائر : الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيا سواحلها وجزر الاقيانوسه المتناثرة . فقد سهلت قناة السويس الدول التي لها مستعمرات في هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعمدت إلى عبور قناة السويس وأصبح الطريق البحري الجديد يمر عبر محطات للتموين بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن في جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدن . وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستثمار في الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها العائدين من الشرق فقد سهلت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصاً في حالة الأزمات ، وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقرات العسكرية وكذلك السفن الحربية التي عبرت القناة

(١) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا الى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

(2) Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its political, Economic and military importance. New York. 1972, p. 10.

( ٦٤ سفينة ) خلال عام ١٨٧١ تبرهن على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للمسكرين (١) .

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تعدتها إلى المصالح التجارية الهامة في الشرق الأقصى . ففي عام ١٨٣٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة الهند الشرقية في إدارة المجموعة التجارية في كانتون ( Canton ) بالاتفاق مع السلطات الصينية . وخلال الستين عاما التالية انشغلت بريطانيا كليا في الشرق الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية في الصين واليابان . بالإضافة إلى أن موجة الاستعمار البريطاني التي شملت الهند وإفريقيا أخذت تتركز على شواطئ الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة . ولقد خلق التطور الصناعي السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجاري وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين الموقف في هذا العالم الذي يستطیع استيعاب كمية كبيرة من التجارة من أى منطقة أخرى . وكانت للصين دائما في نظر بريطانيا ثروة تجارية أسطورية: A Commercial Eldorado ، تفتح مجالات لا حصر لها وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل إنجلترا . وكان العمل الرئيسي أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة ( ١٨٧٤ — ١٨٩٤ ) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٢) .

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هي سياسة « الباب المفتوح » وهي تعنى فتح قنوات للتجارة بالقوة والابقاء على الصين كمجال مفتوح لنفوذ الجميع . وبالنسبة للدول الغربية تعنى إقتسام الأرباح والزوائد الناتجة . وعندما

(1) Bulletin Décadaire No. 27, 22.9.1872 p. 2.

(2) Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. N.Y. 1943.

حصلت بريطانيا على جزيرة هونج كونج ( ١٨٤٢ ) فى اتفاقية نانكينج Nanking كمرکز لتخزين البضائع وكهوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع ، وتكون المجلس البلدى على أساس دولي (١) .

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والامتهنارية شرق السويس وغربه . ففرنسا هى القوة البحرية النائية لبريطانيا واعتماها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فيها وراء البحار . فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحرى . بل كانت فرنسا تقتضى أثرها وتنافسها فى هذا المجال، فوجد مثلاً (جول فيرى) (Jules Ferry) (٢) رئيس وزراء فرنسا - يصريح فى إحدى خطبه وبأن السياسة الامتهنارية ضرورية لكي تعطى لامتداد الحرب نقط رسو وتموين بالوقود . وهذا هو السبب الذى يدفعنا للحصول على تونس ، وسايجون والهند الصينية والسبب الذى يدفعنا فى الحصول على مدغشقر (٣) .

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية فى غرب وشرق السويس . فبالنسبة لغرب السويس فى حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع الى ما قبل القرن التاسع عشر ، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت تنو إلى المغرب ، هذا بالإضافة الى تنمية مصالحها ونفوذها فى شرق

---

(1) Ibid.

(2) Pierre Renouvin, La Politiques d'Expansion Imperialiste.  
Paris. 1939. p. 11.

(٣) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٢٦٠ - منظمة جولد بى . فى

جوز البحر المتوسط في مصر وسوريا ، ففي مصر نجد أن عقد إمتياز قناة السويس (١٨٥٤) قد إقترن بنمو النفوذ الفرنسى فى مصر ، وأرادت فرنسا أن تجعل القناة الأساس الذى تبنى عليه صرح نفوذها فى البلاد والبوابة الرئيسية التى يدخل منها هذا النفوذ ، بل إنها اعتبرت القناة مشروعاً فرنسياً قومياً . وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط الى بحيرة فرنسية ، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هى الدولة الكبرى التى تطل شواطئها عليه وتلامسه ، وشمال إفريقيا والشرق أراضى للحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذى لا يموت (١).

هذا ونتيجة للتنافس الاستعمارى مع إنجلترا فى المسألة المصرية والنوتر المتزايد مع إيطاليا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية فى البحر المتوسط تقوم على التركيز الشديد فى القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الجوز فوجدتها تركز معظم سفنها فى ميناء طولون (٢).

كذلك نظرت فرنسا الى ميناء بنزرت على أنه مرحلة فى الطريق تجاه مصر والشرق ، ومنه يمكن انضمام الاسطول الفرنسى الى قطاع الاسطول الروسى فى البحر الاسود، وإذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبل طارق . وهذا ما كانت تحشاه إنجلترا وتحول دونه . كذلك يمكن عند تعمير ميناء بنزرت أن يتحول الى ميناء حربي يستطيع التحكم فى الطريق البحرى فيما بين جبل طارق

(1) Safwat, M.M., Tunis and the Great Powers. (1878—81) Alexandria. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p. 239.

وعبد العزيز الشناوى - قناة السويس والتحديات السياسية - ١ من • المذمة •

(2) Marder, Op. Cit. p. 145.

وقيادة السويس ، وعن طريقه يمكن تهديد جنوب إيطاليا (١) ، وتكمن أهمية بنزرت أيضاً في كونه مأوى مأمون للسفن عند الانسحاب بالنسبة . لقطع الأسطول الفرنسي ، وهذا ما ذكره أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت . وإذا سيطرت فعلاً على البحر فإن ميناء أو واحد ليس في مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء (٢) وقد انتهت إنجلترا وإيطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ بسيادة نفوذها في تونس (٣) .

وإذا انتقلنا إلى شرق السويس ، نجد أن فرنسا هي الأخرى لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الإنجليزي في البحر الأحمر ، فحاولت الحصول على نقاط ارتكاز بحري به ، فهي قد نظرت إلى بريطانيا بعين الحسد باستمرار ، فأملكتها في الشرق قد آلت إلى إنجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، وهي تملك عدن وبريم بصفتها مستمرة ، وهما نقطتان حريمتان تتحكمان وتحددان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي . وكانت السفن الفرنسية المتجهة إلى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه إلى عدن — التي يسيطر عليها الإنجليز — وذلك لأخذ التموين لهذا نجد أنها تحاول هي الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل إنجلترا . فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أبوك (Obock) (٤) وكانت الصحف الفرنسية تحت السفن

(١) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميل من صقلية و ٢٩٥ ميل من نابلي .

(٢) Ibid, pp. 149, 151, 152.

(٣) Safwat, Tunis and The Great Powers. p. 110.

(٤) يقع ميناء أبوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي وهو ميناء طبيعي عمى من الرياح التي تدوم للألحاح .

الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانئ الأجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية (١) .

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعاهدة (أوبوك) المنقذة في باريس في ١١ / ٣ / ١٨٦٢ ، وفي ١٩ مايو قام (شيفر) (٢) بالاستيلاء على خليج أوبوك وأراضيها بإسم الإمبراطور ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلمين للشاطئ ورفعت العلم الفرنسي على الشاطئ لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا (٣) . وفي نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيري مارتيم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى موازى للخط الملاحى الانجليزى واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على إدارة شركة المساجيري مارتيم كركز لتزويدها بالقمح والمزى عند المدخل الجنوبى للبحر الاحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الأرض اللازمة لها في عدن (٤) .

واعتقدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة . وظلت متمسكة بهذا الرأى سنوات وظهر أن فرنسا كانت تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية أخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتي كانت انجلترا تسيطر عليها . إلا أن وزير الخارجية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته بعد أن اشتد نشاط

(1) Bulletin Décadaire, No: 12, 12. 4. 1872. p. 2; Cf.

No. 32, 12. 12. 1872.

(٢) السكرتير العرفى للإمبراطور نابليون الثالث .

(٣) جلال يحيى - التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩

ص ٤٠ - ٤٤ .

(٤) المرجع السابق ص ٤٩ .

الإيطاليين في عصب وتأكيد مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود  
انجلترا في عدن بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة  
للمحيط الهندي بعمل تحديد عام لأراضي الحكومة في أديوك طبقا لمساعدة  
١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال انجلترا لمصر ١٨٨٢  
سعت فرنسا للتوسع في أديوك ليسكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسي (١) .  
وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء الشيخ سعيد ، المواجه لجزيرة يريم بشرائه  
من حكاه المحليين ، ولكن موقف بريطانيا والحكومة النمائية جعل الفرنسيين  
يفادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١ ، واحتلت قوات عثمانية  
وسولته إلى عجم صمحي للحججاج (٢) . كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتي  
Djibouti في الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥ (٣) .

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطلعة هي الأخرى لمنطقة البحر المتوسط  
تراودها أحلامها القديمة في عظمة الامبراطورية الرومانية القديمة ، وتطلعها  
اتونس — موقع قرطاجة القديم — كراوية لامبراطورية جديدة ، ولكنها لم  
لم تنجح في تونس . كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية في افريقيا الشرقية  
والبحر الأحمر كان السبب في ذلك يعود إلى تفكيرها في المزايا التي ستعود عليها  
في سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندي عبر  
البحر الأحمر وعلى الناحية الجنوبية للطرق البحرية الكبيرة في البحر المتوسط (٤) .

(١) المرجع السابق ص ٥٢ - ٦٣ .

(٢) فاروق أباطه ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ص ٤١ - ٤٥ ، نقل  
عن الوثائق البريطانية .

(3) Alvin . Cottrell, The Indian ocean, Op. Cit: p. 10.

(٤) إيبز ديفولان - تاريخ العلاقات الدولية - ترجمة جلال يحيى ص ٩١٧ .

وكانت إيطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحلها عن طريق وصال التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية إغرام بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة السكان والهجرة إلى أراضي خاضعة للحكومة (١).

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الإيطاليون الاستفادة من هذه الامكانيات الجديدة سواء للملاحة والتجارة أو للاستعمار . وسيكون هذا هو الأصل في حصول الإيطاليون على مركزهم الأول في عصب Assab . فقد بسطه التغلغل الإيطالي في ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقى عندما ابتاعت شركة « روباتينو الإيطالية للملاحة » ، Florio Rubbattino comp من أحد الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصحراوية على الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضيق باب المندب ، وذلك في نوفمبر ١٨٦٩ بمبلغ ٨١٠٠ ريال عن طريق أحد المبشرين الإيطاليين في هذه المنطقة ويدعى « الاب سايتو » Professor Sapeto ، فقد تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطة أيضا من ابتلاع الأراضي المجاورة لعصب ، في سنتي ١٨٧٩ ، ١٨٨٠ (٢) وكان

(١) يجدر التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية التي جرت إبان تلك الفترة . ففي عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان ألمانيا ٤١ مليون نسمة والنمسا ٣٨٠٥ مليون نسمة ، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة ، وبريطانيا ٣١ مليون وإيطاليا ٢٦ مليون والروسيا ٧٧ مليون . وفي عام ١٨٨٠ بلغت ألمانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون . راجع : Taylor, Op. Cit. p. xxv. cf. Lowe, Op. Cit. pp. 8-9.

(2) Robinson, Rowan, England, Italy, Abyssinia, London, 1935, p. 67.



الهدف من أخذ دعبب، خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكولات في أثناء رحلتها إلى الشرق بعد افتتاح قناة السويس . وأراد روباتينو ( مالك الشركة )<sup>(١)</sup> أن يتشبهه بفريسا التي اشترت ميناء أوبوك ( ١٨٦٢ ) فاتهصل بدوره بوزارة البحرية ، فوافقت الحكومة الإيطالية على إعطاء إعانة ( لروباتينو ) لتساعدته لإنشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس . وفى نفس الوقت قام سابيتو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الإيطالية . واعتبرت شركة روباتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين ، وسعت إلى إعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك فى عام ١٨٨٢ .

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى . وفى عام ١٨٨١ عين مقيم ايطالى فى دعبب ، وحاول الإيطاليون فى نفس العام فتح ميناء آخر فى ( بيلول ) Beilul . ولكنهم لم تنجح فى الاستيلاء عليه سوى فى يناير ١٨٨٥ . وستصبح دعبب ، بالنسبة لإيطاليا هى النواة والمركز الذى ستوسع منه فى سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا<sup>(٢)</sup> . وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستعمار الإيطالى على سواحل البحر الأحمر . فوجد صحيفة التيمبـو الإيطالية ( Le Temps ) تذكر أن قناة السويس ستعيد للإيطاليين مجدهم

(١) راجع الفصل الثانى من الباب الأول عن الشركات الملاحية الإيطالية - ص ٩٣-٩٤ .

(2) Robinson, Rowan., England, Italy, Abyssinia p. 67,

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٤١٨ - ٤١٩ ، جلال يحيى

ب البحر الأحمر والاستثمار ص ٤٠ - ٤٩ .

التجاري القديم . وكانت موانئ إيطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا ، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P & O التي اتخذت ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان . ولقد قامت الشركات الملاحية الإيطالية والتي منحها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية في البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي ، وبثقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجاري . وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الإيطالية (١) .

أما بالنسبة لروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجية البحرية في هذا الحوض . وفي الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافي نجد أنه في الوقت الذي كانت توجد في الإمبراطورية الروسية أنهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فإن روسيا نظرا لكبر حجمها فهي أسوء من أي دولة أخرى بالنسبة لمناذها البحرية . فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحدها المحيط المتجمد Arctic ocean تحده عظيم الجردى عمليا . والثاني المحيط الهادى ويمكن استخدامه لحد معين، لأنه مغلق معظم أشهر السنة . وكذلك البلطيق، مغلق أشهر عديدة بسبب الجليد ، أما البحر الأسود فهو في الوقت الذي يشمل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقي روسيا ، بالإضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه في حالة الحرب . هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية ( Seaboard ) كانت تمثل عاملا

هأما في تاريخ روسيا، وهو السبب في اضطهادها بالدول الأخرى في الوقت الذي كان فيه ذلك باعثاً على الاستيلاء على أراضي جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكي تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (١).

لذلك شكلت مشكلة المضائق والمنافذ البحرية عاملاً هاماً في السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٢). فعندما هزمت روسيا في حرب القرم ووقعت معاهدة باريس في ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت المواد ١١، ١٣، ١٤ من المعاهدة على روسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاح كبير للسياسة الانجليزية (٣).

وكانت معاهدة باريس بخيبة آمال روسيا وأذلاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: إنشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط والحصول من الباب العالي على اعتراف بمركز روسيا كحامية للحرريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٤) وأن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة ل إنجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها. فالسماح لروسيا ببناء أسطول بحري وقوة بحرية وتحويل موانئ وسواحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التي كانت لها مصالح كبيرة في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة لروسيا فقد

(1) Krausse, A., Russia in Asia Op. Cit. p. 92-3.

(2) Marriot, Thèremaking of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٣) محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية ص ٢٧٨ - ٢٧٩.

(4) Marriot, The Eastern Question. p. 279.

نظرت إلى حياد البحر الأسود كقدخل في شئوننا الداخلية لا يمكن احتياله وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا . فانهزت أول فرصة للتخاص من هذا القيد الكريه ، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠ بنشرب الحرب الفرنسية البروسية ، وحيث أن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لبروسيا لوقوفها على الحياد ، لذلك أعلنت روسيا إلغاء حياد البحر الأسود ( ١٨٧١ ) (١) .

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهها في توسعاتها شرقا لا بشلح معظم آسيا الوسطى والقوقاز ، وأوصاها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية . وازداد التوتر بين القوتين قوة البر وقوة البحر ، ورأت إنجلترا في تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند وخشيت من وقوع أفغانستان وإيران تحت النفوذ الروسي (٢) ، لذلك اتبعت إنجلترا إزاء التهديد الروسي للهند والبحر المتوسط والخليج العربي سياسة الاحتواء : Containment والتطويق Encirclement حتى تظل روسيا محصورة في قاريتها . وقد اتخذت القوى البحرية إزاء روسيا سياسة الضد Checkmate (٣) .

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربي حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع المناسبة لإقامة موانئ روسية فيها ، وهي لو نجحت مهمتها لآثمت حلقة تهديدها للهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج وأدى وصول روسيا إلى الخليج إلى ازعاج الانجليز (٤) .

(1) Ibid: p. 280.

(٢) محمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ١٧ - ١٩ .

(٣) جمال حمدان - استراتيجية الاستعمار والتحرير ص ١٢٠ - ١٢١ .

(٤) إبراهيم العريف - الاطلاع الاستعماري في الشرق الأوسط ص ١٠٤ - ١٠٦ .

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى في أوروبا ، وعلى مصر وتركيا وإلى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث ، ذلك أن قناة السويس لم تكن بمعزل عن تلك الأحداث الدولية . ففي العام التالي لافتتاح قناة السويس للبلاحة ، جرت على أرض أوروبا أحداث خطيرة ، تركت آثارها العميقة في السياسة الدولية ، تلك هي الحرب البروسية — الفرنسية ( ١٨٧٠ — ١٨٧١ ) (١) وهذه الحرب وإن كانت حربا برية ، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحري بين القوتين فالأسطول الفرنسي كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية . وكانت الحكومة الألمانية تشهر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسي . لذلك فقد تخلت منذ بداية الصراع عن الدخول في مباراة مع الأسطول الفرنسي المتفوق عليها . وأصبحت مهمة الأسطول الألماني الأساسية منع أي قوات من النزول على سواحلها لغزوها (٢) . وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسي الموجودة في ميناء طولون بمحور البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خوشية أن تحالف البحرية البروسية منع الأسبانية في عملية إعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا . وفي الواقع نرى أن انتصارات ألمانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسي . ولكن لم يحل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسي بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحااصرة موانئ ألمانيا على بحر الشمال ، وحماية الشواطئ والممتلكات الفرنسية .

(١) أعلنت فرنسا الحرب رسميا في ١٩ يوليو ١٨٧٠ ، وعند الصباح أول مارس

١٨٧١ .

(2) Roussel, commandant, Histoire générale de la guerre  
Franco — Allemande, 1870 — 71, Tome, 6. pp 272—4.

أما بالنسبة لوحداث الأسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشلولة الحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربيتين الألمانيةين : Herta و Medusa في مياه الصين وظلت حبيسة بميناء الصين طوال فترة الحرب ، كذلك لجأت بعض قطع الأسطول الألماني إلى الموانئ الاسبانية (١) .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن قناة السويس التي نص عقد امتيازها على حيادها (٢) ولم يتعرض هذا الحياد للانتقاص ، فجاءت الحرب الفرنسية البروسية لتكون أول اختبار لحيادها . ولما كانت الدولة العثمانية وهي صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد في هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب أعمالا عدائية بداخلها (٣) .

وبهزيمة فرنسا تأثرت قناة السويس — بطبيعة الحال — بهذا الحادث ، ذلك أن فرنسا هي صاحبة مشروع قناة السويس ، ونفوذها هو السائد في مصر . وكان ثقل فرنسا السياسي والإدبي وراء قناة السويس . وقد بلغ ذروة نفوذها — كما ذكرت ١٨٦٩م — إبان افتتاح قناة السويس . وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضارية بمصر التي هي بمثابة إبنه لفرنسا بالتقني — بل قالوا بأن فرنسا — بعد النيل هي التي صنعت مصر (٤) .

(1) Ibid. p, 276.

(٢) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦ .

(٣) عهد الله رشوان ، المركز الدولي لقناة السويس من ٣٨-٢٩ ، عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية ١ المقدمة من (ى) وراجع (حياد القناة) .  
بالفصل الأول من الباب الرابع .

(٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية من ١٢ .

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد لتقاومة استفحال النفوذ الإنجليزي في مصر بكل وسائلها ، ويذكر « فريشفييه » : « لقد أصبح من الأهمية بمكان وفي كل وقت ، أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة هامة من مناطق النفوذ الفرنسي . فمصر هي ملتقى المواصلات بين أوروبا وآسيا وأفريقيا ، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذي يمكن الحصول عليه في هذا الأقليم ذي المزايا المذكورة » ، وأن فرنسا لم يغمض لها جفن يوما واحدا عن أرض الفراعنة منذ حملة بوناپرت عليها ، (١) ويضيف بأن فرنسا كانت تنظر أحيانا إلى درجة نفوذها في العالم بالقياس بالدور الذي تلعبه على ضفاف النيل ، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوربي لحماية وإلى مصر (٢) .

ولما شعر ساسة فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحسين علاقاتهم بالإنجلترا إزاء المسألة المصرية . وفي نفس الوقت تسعى بريطانيا إلى هذا الفراغ في منطقة شرق البحر المتوسط ، نتيجة هزيمة فرنسا . وقد مهد ذلك الجو الظروف لإنجلترا لتضع يدها على قناة السويس فيما بعد . ويصف أحد المؤرخين البريطانيين ( تيلور ) هزيمة فرنسا بقوله : « نهاية السيادة الفرنسية » . « The end of French Primacy » (٣) وهكذا بهزيمة فرنسا تحطمت أسطورة الأمة الكبيرة : ( La Grande Nation ) التي تحكم أوروبا إلى الأبد وبدأ ميزان القوى في أوروبا يتغير (٤) .

(1) Ereyçniot, Rouvenits, Op. Cit p. 215.

(2) Ibid. pp. 215-6.

(3) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(4) Ibid. p. 210.

أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على روسيا وإنجلترا ، فنجد الروسية وقد تخلصت من قيود معاهدة باريس ( ١٨٥٦ ) بالنسبة للبحر الأسود . وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل إهتمام وسخط إنجلترا في اتجاه آخر ، ولمنعها من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسية في جانب فرنسا المهزومة . لذا نجد بسمارك يشجع روسيا — سرّاً — بأن تعلن للقائما لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود ، والتي كان «المارستون» قد مد أجل حرب القرم عاماً للحصول على شروط حياد البحر الأسود (١) .

أما بالنسبة لإنجلترا فإنها كانت أكثر ميلاً إلى الاعتقاد بأن النصر البروسي على فرنسا قد حسن من توازن القوى في أوروبا . وكان ساسة إنجلترا من قبل يأملوا في أن تأخذ ألمانيا مركز النمسا كحليفهم المحايد ، ولإبقاء روسيا وفرنسا معقيداتان في أوروبا ، في الوقت الذي تقوم فيه بريطانيا ببناء رعاياها وإمبراطوريتها فيما وراء البحار . ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود «عصبة عايدين» ليس كتمهيد للتدخل واسكن لمنع تدخل الآخرين (٢) .

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية فنجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب . ذلك أن الخديوي اسماعيل كان قد سافر إلى الاسكندرية عندما كانت نذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب ، وقد أشار البعض على اسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ريثما تزول الجفوة التي أوجدها خلافه الأخير مع السلطان .

(1) Trevelyan, G.M., British History in the nineteenth century, Pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(2) Ibid. p. 213;



لكن اسماعيل أبى وكان يحمل معه الاموال للإستانة ، وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد ، كما يعتقد الجميع في تلك الأيام ، أن النصر مضمون لفرنسا . وعندئذ يتمكن من الاستمادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك . غير أن الحرب فاجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه بروسيا على فرنسا ، فمجل بهوده إلى مصر (١) .

وانزعج اسماعيل من قرار روسيا بإلغاء حياد البحر الاسود فاعتقد أنه في حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيمرتب عليه مشاكل في الشرق . واعتقد أن أول شيء بالنسبة لإنجلترا في هذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند في حالة انهيار تركيا . لذلك رأى اسماعيل أنه من الضروري القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الخديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون — قنصل إنجلترا في مصر — على أسباب التسلح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا — لشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليس في وضع يستطيعوا فيه مقاومة روسيا وعندئذ سيكون لزاماً على الخديوى مد يد المساعدة للسلطان ، وهذه الإستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك . وأكد اسماعيل ستانتون أنه أخطر الباب العالى بهذا الأمر (٢) .

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الخديوى ينتظر الفرصة المتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد . وقد استفسرت الحكومة الانجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق ايجائى بين مصر وروسيا . كذلك أرسل قنصل

---

(١) الپاسى الأيوبي ، تاريخ اسماعيل من ٤٩٠ - ٤٥٢ .

(2) Douin, Op. Cit. P. 582.

فرنسا لحكومته عن تردد الخديوى اسماعيل ، وأن رغبته الدفينة هي الانفصال (١) .

وقد أعتقدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى اثينا H. Sabouroff وزميله فى فيينا . وذلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر . وبناء على توصيات اجناتيف Ignatieff ( سفير روسيا بالاستانة ) فإن دى لكس ، ( De Lex ) — القنصل الروسى العام فى مصر — سيسعى لتشجيع الخديوى لاعتد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع القوميات الشرقية لنيل استقلالها . ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الإعتماد على موارد مصر . وأوضح القنصل الروسى للخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى . وأنه من المستحسن إنباع سياسة تهدئة السلطان . وكان الخديوى اسماعيل قد استدهى ( دى لكس ) فور سماعه انباء الغاء روسيا لمياد البحر الاسود وأبدى له استعدادا لإبرام اتفاق عدم اعتداء ( Offensive et defensive ) مع روسيا . ثم أجرى اتفاقا وقعه رئيس مجلس شرى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج ، وهذه الوثائق — كما ذكر غالى باشا — نشرت فى يوم مشهور تحت اسم د خيانة الخديوى ، إلا أن السيد هنرى اليوت الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الأنباء ، (٢) .

(1) Ibid: p. 582.

(2) Ibid. pp. 582—3.

وداجع أيضا — احمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر وتركيا ص ٢٦٠ — ٢٦١ .

Sammarco; Tom. 3. Op. Cit. pp. 211—212.

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة العسك  
(١٨٧٠ — ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث حدد مركز الأتراك في اليمن ،  
واعتقد الباب العالي أن للخيديوى يدأ في هذه الثورة - فأرسل السلطان سفناً  
حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس في طريقها للبحر الأحمر (١) ، وكانت  
السفن الحربية التركية ترسو بصفة مستمرة في غاطس السويس (٢) . وقد أثار  
ذلك رغبة اسماعيل وشكوكه ، فشرع في تحصين ميناء السويس وبورسعيد  
وسواحل جنوب سيناء (٣) ، وتكررت شكوى الباب العالي لسفير إنجلترا  
بالاستانة من مسألة إعادة تسليح الجيش المصرى ، وإعادة تحصين البلاد ، وأن  
الحكومة التركية أبدت رغبتها الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها ،  
وذلك عن طريق بناء فلاح تحتلها القوات التركية (٤) . وأرسلت الحكومة  
التركية نيفوس Nevers للخيديوى فى ٢١ أبريل ١٨٧١ للتفاهم معه فى مسألة  
قيامه بتحصينات فى السويس ، واعطاء تفسيرات لذلك . وكان رد اسماعيل  
بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى (٥) .  
واسكن اسماعيل امثال لطايات الباب العالي وبدء يقلل التسليح ويسرح القوات

---

(1) Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 583—4; Cf. Sammarco, Op. Cit.  
p. 212.

(2) Douin, Op. Cit., p. 585; Cf. Sammarco. Op. Cit. p. 212.

(3) Douin, Op. Cit., pp. 585, 6, 8; Cf. Sammarco., Op. Cit.  
p 212.

أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

(4) Douin, pp. 591.

(5) Sammarco., Op. Cit, p. 213;

وأحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

بعد أن أدرك أن مسألة البحر الاسود التي أثارتها روسيا قد حلت . وأخذ  
اسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة العسيرة قد بولغ فيها (١) .  
هكذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استغادت من افتتاح قناة السويس فقد  
قرّبت المسافة بين الاستانة وسواحل البحر الاحمر ، بما ترتب عليه إحكام قبضة  
العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمسكت من استعادة اليمن  
إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها ١٨٧٢ ،  
أى غداة فتح قناة السويس بثلاثة أعوام (٢) .

وكان لزيمة فرنسا أثر على تحول اسماعيل إلى انجلترا وشرع في التقرب إليها  
ومن مظاهر هذا التودد سماحه لشركة Greenfield & Elliot الانجليزية  
بإصلاح ميناء الإسكندرية ، ولولا الحرب السبعينية (عهد إلى شركة فرنسية بهذا  
العمل (٣) .

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فتجد أن تلك الزيمة  
كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولى لشركة قناة السويس . فحكومة الجمهورية  
فى فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الامبراطور على مساعدة شركة قناة  
السويس ، لأن هزيمة فرنسا قد حوّلت توازن النفوذ Balance of influence  
فى شئون الشرق الاوسط من فرنسا لصالح انجلترا . ويذكر وزير خارجية فرنسا

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر وتركيا من ١٦٢ .

(٢) فاروق أهاظه - المحكم العثمانى فى اليمن (١٨٧٢ - ١٩١٨) رسالة ماجستير من  
آداب إسكندرية ١٩٦٦ ص ٧٧ - ٨٣ .

(٣) احمد الحقة ، تاريخ مصر الاقتصادية فى القرن ١٩ . ص ٢٤٢ ، وراجع أيضا :  
الباس الأبرى - عصر اسماعيل - ١ ص ٤٥٢ ،

« ريموسات » Remusat في مجلس النواب : « أنه يجب علينا أن نحول دون تحول هذا المشروع الفرنسي الحقيقي إلى أيدي أخرى » (١) .

هذا وقد سمحت الحكومة لدى اسبس أن يقوم بدور السفير فوق العادة : Supplemental ambassador ، لدى الباب العالي بما كان مثار احتجاج (سير هنري البيوت) . وكتب « لورد ليونز » من باريس : « أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمر أن نصطدم في كل معاملاتنا مع الحكومة الفرنسية ، بخصوص قناة السويس ، مع دي اسبس وهذا بدوره يؤدي إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية . » (٢)

ذلك التأييد الفرنسي الرسمي ، لم يكن سببه فقط أسباب استراتيجية بل كان أيضاً لحماية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية . ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت مخاوف إنجلترا تنمو بالنسبة لإحتمال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتهديد ممتلكات إنجلترا في الهند (٣) .

كذلك كانت كارثة ( ١٨٧٠ ) سبباً في تغير السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس فخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداة بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عندما كانت تحتاج إلى ذلك ، ولكن في ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلني للشركة غير عملي ، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً ، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal. p 284.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 284.

نقلا عن الوثائق البريطانية F. O.

(3) Ibid.

لوزنها الدولى ونموذما فى أوروبا والشرق الأوسط (١) .

وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس ، بإعتباره تهديدا  
استعماري فرنسى لها ، فانها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة  
امبريالية بريطانية وهو عمل أصبح لمن السهل الوصول اليه بعد هزيمة  
فرنسا (٢) .

---

(1) Kinross, Lord, Between two seas. pp. 259—260.

(2) Ibid: p. 260.



# البَابُ الثَّانِي

## الآزِمَاتُ الْمَالِيَّةُ وَالسِّيَاسِيَّةُ

التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الأولى

( ١٨٧٠ - ١٨٧٦ )





# الفصل الأول

## الآزمة الأولى

« مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها »

( ١٨٧٠ - ١٨٧٣ )

- ١ - حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين .
- ٢ - قرض العشرين مليون فرنك لانتقاذ الشركة من الإفلاس .
- ٣ - بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس في الصحف .
- ٤ - إقترح بنقل ملكية الشركة لانتجلترا وآخر بتدويلها على غرار نهر الدانوب:
  - أ - موقف الخديوي اسماعيل .
  - ب - تقارير قنصل بريطانيا العام في مصر « ستاننون » .
  - ج - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة .
  - د - موقف « دانيل لانج » ، ممثل شركة قناة السويس بلندن ، .
  - هـ - موقف دي أسبس من المسألة .
  - و - موقف الحكومة التركية .
- ٥ - فحص مركز الشركة المالي واختفاء المشكلة .
- ٦ - تحليل لانتجاهات انتجلترا من المسألة .



إن مسألة بيع شركة قناة السويس (١) مرتبطة بالآزمة المالية التي عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح . فقد كان دى لسبس يعنى حملة الاسهم بأرباح كثيرة ، وبأن يترقبوا العائد السريع لأموالهم . فنجدده يذكر فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين فى عام ١٨٦٨ : « من المؤكد أن حملات السفن التي دارت حول رأس الرجاء الصالح فى ذلك الوقت والتي تقدر بحوالى ١١ مليون طن ستعبر القناة . أى أنه من الممكن فى الوقت الحاضر القول بأن الحملات التي ستعبر القناة عندئذ سيعتكون متوسطها ٦ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٦ مليون فرنك ، (٢) .

وكان دى لسبس قد كتب من قبل فى نهاية عام ١٨٦٧ مكرراً بأن الحملة العابرة للقناة ستكون حوالى ٦ مليون طن تعطى دخلاً سنوياً قدره ٦ مليون فرنك . فذكر : « وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات ، بأن الحملة ستكون ٣ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٣ مليون فرنك . ولكن فى العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت ، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعى المتوقع ، ولكن أيضاً بسبب فتح أسواق الصين واليابان ، بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية . فمسألة أرباح رأس المال المستخدم فى مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة ، وليس هناك ما يدعو

---

(١) لم تحظ مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية ، ومن ثم فإن المصادر التي يمكن الباحث أن يثر عليها لا تتوفر إلا فى المراسلات الدبلوماسية المنشورة فى مضاميط البرلمان البريطانى والتي اعتمدت عليها فى هذا الفصل :

Parliamentary papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles—Roux., Op. Cit. T. 2. p 2.

الشك من جانب أى أحد،<sup>(١)</sup>.

ولكن أوروبا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها الملاحية برهنت على  
بعضها فى الاستفادة من هذا المدر الملاحى الجديد . وكتب دى لسبس إلى ابنه  
يقول له : دن أمل من رؤية الاساطيل تعبر الصحراء والسفن التجارية الضخمة  
وهى تستخدم القناة،<sup>(٢)</sup> .

ولكن أحلام دى لسبس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح ؛ فقد عبرت قناة السويس  
فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٤٨٦ سفينة ، بلغ لإجمالى حمولاتها ٩١٨٩٩٤٠ طن  
ورسوم المرور ٣٢٧١٥٩٠ فرنكا<sup>(٣)</sup> . بينما بلغت المصروفات خلال هذا  
العام ١٣٨٢٧٠٩٧٦ فرنكا . منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة  
السويس والباقي مصاريف إعتيادية . وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات عن  
المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك<sup>(٤)</sup> .

وفى عام ١٨٧١ بلغ لإجمالى إيرادات القناة ٧٢٢٧٩٣٠٨ فرنكا<sup>(٥)</sup> .  
بلغ العجز خلال هذا العام ٢٠٠٠٠٠٠ فرنكا<sup>(٦)</sup> . أى أن مجموع العجز خلا

(1) Ibid.

( ) ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لسبس لحركة القناة وهو ٦ مليون طن إلا عام  
١٨٨٣ .

(2) Kinross (Lord), Between two seas. (Op. Cit. p. 257.

(3) B. D. No. 163, 2.7.1876. p. 3.

(4) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, p. 632;

وراجع أيضا : طلعت بحريه ، قناة السويس ص ٨٩ .

(5) B.D. No. 163; 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة للقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة لإجمالى حمولاتها  
١٩٤٢٠٠٠ طن .

(6) Wilson, Op. Cit. p. 45.

هامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك (١) .  
وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر  
العقبات . وكان حملة الأسهم ينتظرون عائداً لا ، والهم المستثمرة فى هذا المشروع العالمى  
عقب إفتتاح القناة للملاحة . ولكن مصاريف إنشاء اقناة فاقت كثيراً ماقدراها . فقد  
قررت اللجنة العلمية الدولية La Commission Scientifique Internationale  
تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك ( ٨ مليون جنيه استرلى ) ،  
ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والعقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة  
والمشاكل الدبلوماسية ، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٨٨٨ ٠٧ ٣٢٢ ٤ فرنكاً  
أى ما يساوى ١٨٠ ١٤ ٥٨ ١٨٠ استرلى ، وهو ضعف ما كان مقدراً لإنشاء  
للقناة (٢) . وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استمتمت فى رحلتها لمصر ولم  
تقدر التكاليف الضخيمة للمشروع (٣) . وهذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠  
مليون فرنك من بيع الأسهم ( ١٨٥٨ ) كما حصل دى لسبس على مبلغ ٨٤  
مليون فرنك من الخديوى اسماعيل بناء على تحكيم الامبراطور نابليون الثالث ،  
بين الخديوى اسماعيل ودى لسبس ( ٦ يوليو ١٨٦٤ ) (٤) ، ثم حصل على ٢٠  
مليون فرنك أخرى فى اتفاق ( ٢٣ أبريل ١٨٦٩ ) (٥) . وعلى هذا أصبح لدى

(1) Hallberg., Op. Cit. footnote. p: 219.

(2) J. Charles—Roux., Op. Cit. T. 2, p. 4.; Cf.

Duff, 100 years of the Suez canal. London 1969. p. 111.

(٣) راجع الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٦٤ - ص ١٧٣ .

(٤) راجع نص الاتفاق فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجمال يعقوبى - وثائق ونصوص

التاريخ الحديث والمعاصر ص ٥٩٧ - ٦١٧ .

(٥) . عبد الرحمن الرافى ، محمد اسماعيل ج ٢ ص ١٠١ ، عبد العزيز الشناوى وثائق

و نصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٣٧ - ٦٤٠ .

الشركة ٣٠٠ مليون فرنكا ، وأصبحت في حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بدأتها بطرح سندات للاكتتاب في أول أغسطس ( ١٨٦٧ ) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ . بترخيص من الجمعية العمومية للمساهمين ، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عاماً . وقد بيعت بسعر السند ٣٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيو ( ١٨٦٨ ) ، وتم سدادها في عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٣٣٣٣٣٣ سنداً (١) .

وبلغ رأسمال الشركة في يناير ١٨٧٠ ( ٢٠٠٨٣٦٠٠٠ فرنكا ) في الوقت الذي طلبت فيه المعسرة خلال هذا العام حوالي ٣٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضاً مصاريف الإدارة ، وكانت الشركة تأمل في تغطية العجز — وهو عشرة ملايين فرنك — من دخل القناة (٢) .

ولكن دخل القناة في عام ١٨٧١/٧٠ انخفض كثيراً عن المعدلات المتوقعة . كما ذكرنا . فلاك السفن الانجليزية لم يقبلوا كاية على استخدام الطريق الملاحي الجديد ، وهم العملاء الرئيسيون لقناة السويس (٣) . لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهي ٥ ٪ . وواجه الشركة شبح الإفلاس والتصفية ، مما أدى إلى انخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 218;

وراجع أيضاً : مصطفى الحناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ٤

ص ١٦٣-١٦٤ .

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. pp. 1—2., Hallberg, p. 218.

(3) Ibid.

إلى ٢٧٢ فرنك فى عام ١٨٧٠ ، وإلى ٢٠٨ فرنك فى السنوات التالية (١) .  
وعجزت الشركة عن دفع ( كويونات ) يوليو وأكتوبر بانتظاراً لتحسن  
المركز المالى للشركة (٢) ، ولمواجهة هذا العجز المالى اقترح دى اسبس فى اجتماع  
الجمعية العمومية لحلة الأسهم ، فى جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١ ، طرح قرض مالى  
بمبلغ ٢٠ مليون فرنك ، من أجل سد العجز لفائدة الأسهم المضمونة فى عقد  
التأسيس ، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧ ، السالف ذكره . وقد  
قسم القرض الجديد ومدته ٣٠ عاماً إلى ٣٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنك  
وبفائدة قدرها ٨ ٪ . وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من  
١٨٧١ ، وافتتح الاكتتاب من ٩ — ١٨ سبتمبر ١٨٧١ . وقد فشلت الدعوة  
لاكتتاب فشلاً ذريعاً ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات ( ٥٠ ألف ) .  
وتأميناً لهذا القرض فقد حصل دى اسبس من الخديوى على موافقته بقرض رسم  
إضافى لرسم المرور قدره فرنكاً واحداً على كل طن ، وبصفة مؤقتة على أن  
يلغى هذا الرسم عند استهلاك القرض . وبذلك يصبح رسم الطن ١١ فرنكاً بدلاً  
من عشرة فرنكات (٣) .  
ولم يحصل من الاكتتاب سوى خمسة ملايين فرنك ، ولم يكن هذا المبلغ  
كافياً ، فانهاالت الجبوزات من جانب الدائنين Creanciers على الشركة وخلال  
بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث ، فلم  
تكن ارادت القناة بكافية اسد للعجز (٤) .

(1) Hallberg. Op. Cit. p. 219.

(2) Vision; Op. Cit. p. 3; Cf. Hallberg. p. 219.

(3) Charles—Roux. Op. Cit. T. 2. p 5. Hallberg p. 219.

(4) Voisin, Op. Cit. p. 10; Cf. Charles Roux., Op. Cit, p. 5.



وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب ( تسعة أيام ) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع ( ١٢٠ ألف سند ) خلال تلك الفترة (١) .

لهذا نجد دى اسبس يذكر في الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : « عند افتتاح قناة السويس للملاحة لم تكن أغنياء ، وتلافياً للعجز طلبنا قرضاً بعشرين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠ ٪ ، منها ٨ ٪ فوائد ، ٢ ٪ استهلاك القرض ولكن هل تعرفون ما هي النتيجة ؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليوناً . وتسلمنا لإخطارات بالحجز على الشركة أمام المحكمة التجارية ( Tribunal de commerce ) وكلها كسبتنا وقتاً كان في وسعنا حل مشاكلنا ، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأسمال التأسيس ، فكان لا بد أن يكون خمسمائة مليون فرنكاً بدلاً من مائتي مليون فرنك ومن هنا جاءت المشكلة ، (٢) .

وكان أحد كبار مساهمي الشركة ويدعى : Jules Le Bandy قد أنقذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمفرده ٧٠ ألف سند ، ودفع مبالغ ٧ مليون فرنك (٣) . واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية وقد بارت في يدها فأنقذها عام ١٨٧٩ حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة ٣ ٪ . وتم استهلاك سمندات هذا القرض الثاني عام ١٩٠١ (٤) .

---

(1) Hallberg. Op. Cit p. 220.

(2) Charles - Roux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(3) Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris. 1932. pp. 114 - 115.

(4) Voisin, Op. Cit., p. 13., Cf, Hallberg, p. 219;

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمرکز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم ، كما ذكرنا ، وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة . بل إن المصحف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة احتمال تصفيتها (١) .

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تنبأ بخراب قناة السويس ، وكان عنوان بعضها «احتضار السويس» «The Agony of Suez» وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بجيوش بسمارك (٢) .

كما أوردت جريدة شركة السويس ، أن بعض المصحف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس ، مثل صحيفة : « Le Moniteur de la Banque et de la Bourse » فذكرت : « أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيهه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيهه استرلينى لكي تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة . ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جداً بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الغاطس الكبير عبورها وأنت رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكي يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة . كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد » (٣) .

وعلاوة على هذه المشاكل المالية التى واجهت الشركة ، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية ( ١٨٧٠/١٨٧١ ) وانهيار نفوذ الشركة . فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، وبعد حصار باريس

(1) Kinross (Lord); Op. Cit. p. 257.

(2) Courau., R., Op. Cit. p. 114; Cf. Duff., Op. Cit. p. 111.

(3) Bulletin Décadaire No. 14., 12. Mai. 1872.

مباشرة أن قامت بمجموعة خاضعة من حملة الأسهم بصخب حاصف ضد المديرين مطالبين بحقوقهم في اختيار مديريهم ، وتساق أحدهم المنصة التي يقف عليها دى لسبس للاعتماد عليه ، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله ، دانييل لانج ، Daniel Lang ( يمثل شركة القناة في لندن ) (١) .

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه خائن ويريد بيع القناة للانجليز : « Wishing to Sell the Canal to the English » . (٢) وعندما تأكد دى لسبس أنه ان يكون في مأمن ، انتهر دانييل لانج الفرصة ووضح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن (٣) .

وهنا بدأت تظهر في الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدي ، وسارع دى لسبس فأذكر أنه هو الذي عرض مسألة بيع القناة ودافع عنه كذلك وفوزان بك ، (٤) فيذكر في كتابه قناة السويس تحت عنوان : إشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس . « إن جريدة قناة السويس التي توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ . عادت للظهور (٥) لتكذيب الإشاعات التي أوردتها الصحافة الباريسية والتي كانت مسبباً في ازعاج حملة الأسهم . فلقد نشرت إحدى الصحف وتناقلته صحف أخرى ،

(1) Wilson, Op Cit. p. 45; Cf. Daff, Op. Cit. 113.

(2) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol. 2. p. 139.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس ، وله مؤلف من قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات .

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 p. 4.

(٥) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١ ثم أعيد تجديد اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية . وعادت للظهور من جديد في عام ١٨٧٢ باسم « جريدة قناة السويس » ثلث شهرية : Bullétin Décadaire

أنه في ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠ ، كان دى لسبس موجوداً في لندن حيث تفاوض في مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة انجليزية . ولقد كان لهذا الخبر وقعة السيء على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها . وفي نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التي أوردت للنبأ نصه كذبيبه مؤكداً أنه لم يغادر باريس منذ شهر أغسطس ، وأكد أنه لم يحدث قط في أي وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة . وطاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد في الصحافة وبين بعض الناس في نهاية عام ١٨٧١ (١) . وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسلي الشركة في جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارت مؤخرًا كثيرًا من التساؤلات سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء ، وأنه من السهل الإجابة على تلك الأسئلة بأن ينشر نسخة من المذكرة المسجلة إلى وزارة الخارجية الإيطالية في ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتي نصها : « لقد أرسلت إلى خديوي مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهي المسألة التي سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالي في إحدى جلساته عندما قدم أحد النواب في البرلمان الإيطالي استجواباً للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم اقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين للشركة وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأي إجراء لبيع القناة . إلا أنه كان وارداً لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التي تقدمت بها الدول التي يهمها الأمر وفي حالة اتفاقهم ستقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة . وأن الخديوي لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأي الصدر الأعظم قبل كل شيء

وسشدرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها ، ( توقيع فرديناند دي لسيبس / (١) .

ويؤكد دي لسيبس بأنه لو كان هناك شيء من هذا القبيل لكان قد عرضه على أعضاء الجمعية العمومية لحلة الأسهم لأنهم مالكو القناة وهم المنيون بالامر والذين لهم الحق في التصرف . كذلك أرسل منشوراً في ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسلي الشركة مؤكداً من جديد بعدم قيام الشركة بتقديم أي عرض لأحد . وأنه في حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها ، فإن الأمر عندئذ سيخص حلة الأسهم أصحاب الحق في تقرير ذلك في اجتماعهم العام (٢) .

ولعل نظرة تحليلية تلقيها على المراسلات الدبلوماسية التي تناولت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التي اكتنفته وأحاطت به . وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما تقابل ستانتون ( قنصل بريطانيا العام في مصر ) مع الخديوي اسماعيل الذي ذكر له — في معرض حديثه معه — المشاكل المالية التي تعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وقائماً بالتزامها . وأبدى اسماعيل ملاحظاته بالنسبة لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بمخداتها للبلاحة العالمية هو قيام شركة انجليزية بملكية القناة ثم أضاف الخديوي ، بأن إنجلترا بلا شك هي الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة في بقاء القناة مفتوحة للبلاحة . وحاول ( ستانتون ) أن يعرف وجهات نظر الخديوي بالنسبة لمستقبل القناة ، فأبدى له الخديوي ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية ، كما أبدى استعداداً لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا في

(1) Bulletin Décadaire No. 1, 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons. 5.10.1871. Parl. Pap. (1876) No. 27.

(2) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 5.

حالة تكون تلك الشركة . فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا — موضحاً له أهمية هذه الفرصة الموازية للملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند . بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له مزايا سياسية لحكومة جلالة الملكة (١) .

وهذا كلام خطير جداً أن يوافق الحديوي اسماعيل على فكرة بيع قناة السويس؛ فقد يكون الحديوي اسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ للتعبير أو أن القنصل البريطاني الذي نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب أو أن اسماعيل بلغ به السفه جداً ينكر هذا التفكير .

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة ( ستانتون ) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند ( India Office ) لأخذ رأيهم في مسألة بيع شركة القناة (٢) . وقد أهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مئده بالمعلومات الآتية عن القناة :

١ - بيان بتجارة القناة شهراً بشهر منذ افتتاحها للبلاحة مع ذكر جنسيته وحولة سفن كل دولة على حدة .

٢ - دخل القناة عن الفترة المذكورة ( خلال عام ١٨٧٠ ) .

(1) Colonel Stanton to Earl of Granville, Cairo 30. 12. 1870. Par. p. Egypt No. 2 (1876), No. 1

(2) Hammond to the secretary to the Admiralty, Par. P. Op. Cit. No. 2, 9.1.1871.

عمل ( هاموند ) وكيلا لوزارة الخارجية البريطانية - وتدرج في مناصب الوزارة وعمل مديراً للتقسيم الشرقي لوزارة الخارجية ( ١٨٠٢ - ١٨٩٠ ) أنظر : D, N, B. p. 1125.

٢ - رسوم المرور الحالية .

٤ - مصاريف التشغيل ( Working expenditure ) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها ، كل شهر على حدة ، مع فصلها عن مصروفات رأس المال .

٥ - قيمة رأس المال المطلوب لانتهاء أعمال القناة .

٦ - قيمة مصاريف التشغيل عند إتمام القناة .

٧ - لإجمالي رأس المال السابق أنفاقه ، مع التفرقة بين رأس المال الأسهم والقروض .

٨ - قيمة الفوائد السنوية للقروض (١) .

وفي الحقيقة نرى في هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذي يخطو بحساب .

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما في مسألة بيع قناة السويس . فرد وزير التجارة البريطانية « فارر » Farrer على ( لورد هاموند ) Hemmond - وكيل وزارة الخارجية البريطانية - بقوله أنه قبل أن تُسكّن حكومة جلالة الملك رأيها في هذا الموضوع ، فإن هناك بعض النقاط في حاجة إلى مزيد من التفاصيل مثل : حالة القناة الطبيعية ( Physical ) حالياً ، واحتمالات حركة الملاحة بها مستقبلاً ، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية ، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالي . وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية ، فإن تقرير « الأدميرال ريتشارد » Richard - وهو من خبراء البحرية البريطانية - قد أفاد بأن عمق القناة حالياً يسمح بمرور بعض السفن ،

(1) Granville to Stanton; F. O., 19. 1 1871. Parl p. Op. Cit. No. 4.

وعند اتمام تعميقها ستسمح بمرور كل أحجام السفن . وأن مستقبل القناة هام كطريق ملاحى . ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لانجلترا أكثر من الدول الأخرى . أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى ، فإنه مازالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة ، وبناء على الظروف المذكورة سابقاً يقرر وزير التجارة البريطانية د فارر ، أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية :

١ - أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح مالحة للملاحة السفن الكبيرة .

٢ - التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى الحمولات العابرة للقناة وسينداد حجمها اضطراباً .

٣ - أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم عامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى .

٤ - أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وعاجزة عن الدفع سيجعل العمل ضعيفاً فى بقائها مفتوحة للملاحة ، وإدارتها إدارة حسنة (١) .

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية :

د أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراسة دقيقة لدخل القناة وحالتها المالية والطبيعية ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة ، (٢) .

ثم يعبر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى المسألة ، فى

(1) Farrer to Hamtuond, Board of Trade 26.1.1871: Par. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Ibid.



تقريره بقوله : « إنه من المفضل أن تكون القناة في أيدي الإنجليزية ، بدلاً من الفرنسية أو أخرى أجنبية » . ذلك لأن في مقدور إنجلترا التقدم برأس المال ، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة في قناة السويس . ومن جهة أخرى فقد تنشأ عقبة من جراء هذه الخطوة ، وهي العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركة والحكومة المصرية ، وبينها وبين الدول البحرية المستعمدة لقناة السويس . كل ذلك مغمم بالمشاكل والحساسيات وقد يؤدي في آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة . وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح للمساهمين . أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى ، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف . وبهذه الاحتمالات في وجهات النظر ، يجب التقرير بأنه توجد إعتراضات لها قيمتها لإزاء تشجيع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية . ومثال على ذلك تلك المضاعبات التي واجهتها في الفئارات التركبية ورسومها ، وشركات الغاز والمياه والتلغرافات التي اشترتها الحكومة . وعلى ذلك فإن نفس الشيء سوف يحدث للقناة . فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها .

وهكذا فإن وزارة التجارة البريطانية ، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتكتنفها الصعوبات المختلفة (١) .

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلاً — لجراونيل — بمشكلة يعرفها تماماً وهي مشكلة « نهر الدانوب » ، حيث توجد ملاحه طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحي لنهر الدانوب مجالاً للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوروبية . وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام

بمثل تلك التحسينات ، وكانت المنافسات والاحتماد فيما بين الدول المختلفة غلبة في سبيل صيانة وتحسين الممر الملاحي لنهر الدانوب . ولم تحمل تلك المشكلة إلا عن طريق « المؤتمر الأوروبي » ، European Council المكون من دول مختلفة والذي واصل نشاطه بنجاح . ويرجع نجاحه أساساً إلى نشاط المندوبين البريطانيين . وترتب على ذلك نشاط التجارة في نهر الدانوب . وكانت ثلث تلك التجارة بريطانية . ونقلت السفن البريطانية ثلث تجارة الدانوب (١) .

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة ، وهي محاولة إنجلترا قياس المركز الدولي لنهر الدانوب بمركز قناة السويس في أكثر من مناسبة . فوجدت ههنا قيام مشكلة رسوم المرور (٢) أفتتبت بعض نظم القياس في نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس . فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس ونهر الدانوب ، وتحاول القياس بينهما لتحقيق أغراضها . فتقوم باستعراض ما تم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس ، وذلك مع المارق بالنسبة للسمرين المائمين . فنهر الدانوب يجري مائ دول فهو يخترق أقاليم عدة دول ، فيتحتم على كل دولة أن تباشر ساطاها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها من يخترق النهر أراضيهم . وقناة السويس ، كما نعلم يجري مائ يمر بأرض دولة واحدة هي مصر وتتصل بمياه اقليمية في الشمال والجنوب . فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية بعكس نهر الدانوب .

وهكذا بعد أن شار وزير التجارة البريطانية الى لجنة الدانوب الدولية ، والتي تشكلت إنجلترا عضواً فيها ، فإنه فضل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة

(1) Ibid.

(٢) راجع مشكلة رسوم المرور .

السويس ، خشية الأفراد بالقناة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا . وفي حالة قيام لجنة دولية ، مشابة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل لإدارة القناة بكفاءة وتجنب الاطماع والمشاكل الدولية . ويمكن تهييد التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيصبح للمندوب البريطانى - كما هو الحال فى لجنة الدانوب - الصوت الرئيسى فى المجلس . وبعد ذلك يتسامل وزير التجارة البريطانية فى تقريره المقدم لوزارة الخارجية : د عن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر ، والمساعدات المالية التى يحتاجها . ويعترف بأنها أمور لم تنل حظها من الدراسة الوافية بعد . وأنه فى حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا فى مصر (١) .

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية ، من الكولونيل ستانتون موافقتها - بناء على طلب وزارة التجارة - بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها فى يناير ١٨٧١ (٢) . كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة الحربية البريطانية بنفاذ مسألة بيع قناة السويس . فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا فى مصر ، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية (٣) .

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية ، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام ، استقاها من نشرة

(1) Farrer to Hammond; Board of Trade., 26. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Viscount Enfield ( بوزارة الخارجية ) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(3) Hammond to the secretary to the Admiralty, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

شركة قناة السويس الشهيرة ، ومن مصادر ثقة خامة - لم يحددها - وأؤكد ستانتون ثقته في الاعتماد على هذه البيانات . وبالنسبة لدخول القناة فقد ذكر أنه غير متأكد من صحة ودقة إيرادات القناة . ويمكن فقط التحقق منها بالإطلاع على سجلات الشركة . ويضيف ستانتون ، أنه بتحليل الاحصائيات المرفقة برده على الوزارة يظهر أن حمولة السفن البريطانية خلال هذه الفترة تمثل نسبة ٧٣ ٦٤٪ من إجمالي حمولة السفن العابرة لقناة السويس . هذا بالإضافة الى أنه يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور السفن التركية والنمساوية للقناة خلال شهرى ديسمبر ١٨٧٠ ويناير ١٨٧١ لنقل الجنود الأتراك الى اليمن (١) . وبالتالي فإنه من الصعب النظر الى هذه الاحصائية بالنسبة للحمولة البريطانية المارة بالقناة . وجاء بتقرير ستانتون ، أن رسوم المرور هي عشرة فرنكات (٨ شلنات) عن الطن الواحد من الحمولة المسجلة لكل سفينة فيما عدا السفن التي تحمل العلم للسويس وتعود فارغة فلا يحصل عنها رسوم مرور في رحلة العودة من السويس لبور سعيد . كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ . كذلك يحصل رسوم ارشاد عن كل سفينة تزيد حمولتها عن مائة طن ، ويقدر رسم الارشاد تبعاً لغطاس كل سفينة (٢) .

---

(١) وذلك خلال ثورة العسير ، السابق الإشارة اليها في الفصل الثالث .

(٢) السفينة التي غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس . السفينة التي غاطسها من ٣ أمتار الى ٥ ٤ متر تدفع ١٠ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .

السفينة التي غاطسها من ٥ ٤ متر الى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنك عن كل ديسمتر غاطس .

السفينة التي غاطسها من ٦ متر الى ٧ ٥ متر تدفع ٢٩ فرنك عن كل ديسمتر غاطس . راجع :

Stanton to Granville, Cairo, 9.3.1871, Parl. p. Op. Cit. No 9,

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر (١) ٢ فرنك عن كل طن من واء كانت السفينة بخارية أم شراعية. ثم اعتذر ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جرائفيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل : « Working Expenditure » ، وأن هذه المصاريف كما جاءت في التقارير المسالية ، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بغض المنحنيات قد وصلت الى ٣٠٠.٠٠٠ فرنك ، أى بواقع ١٢.٠٠٠ فرنك شهرياً . وأنه ليس فى مقدوره إعطاء قيمة تكاليف لإتمام التحسينات . أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدره بحوالى ٢٧.٠٠٠.٠٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧.٠٨٠.٠٠٠ جنيه استرليني . ويضيف ستانتون فى تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا نستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهمها ، ومعرضة فى أى وقت لإعلان إفلاسها وعجزها عن الدفع . وفى هذه الحالة سيكون حملة الإسم ووكلاء الشركة هم الضحية . ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليمدهم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم شركة قناة السويس ، أو الخسارة الفادحة التى ستتحقق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقه القناة ، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد ازدادت ووصلت إلى مداها عبر هذا الطريق البحرى (٢) .

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية (٣) . ثم عاد ستانتون يؤكد لجرائفيل صحة المعلومات

---

(١) رسوم تدفع نظير قيام قاطرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة .

(2) Stanton to Granville, Cairo. 9. 3. 1871 Parl. p. Op. Cit. No. 9.

(3) Granville to Board of Trade., F. O., 21. 3. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 10.

التي أرسلها اليه بعد أن تأكد منها شخصياً، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الإعتماد عليها . فصاريف التشغيل مثلاً منذ إفتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالإطلاع على سجلات الشركة بعناية ، وأنه من الصعب حل هذه المسألة (١) .

وقامت وزارة التجارة البريطانية ، فور تلقيها بيانات ستانتون ، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط . ولكنها إن تدفع شيئاً للمساهمين ، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائمتها . ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس . وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التغيير في إدارة القناة شيء مرغوب فيه . وفي نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بشدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس . كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن قناة السويس التي وردت اليها لجديرة بأن تحظى وتثير إهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التي أثارها الوزارة في خطابها المؤرخ في ٢٦ يناير . وإذا تمت تلك الخطوة فن المرغوب فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة ، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة . ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية (٢) .

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية ، وكذلك وزارة

---

(1) Stanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871.

Parl. p. Op. Cit No. 11.

(2) Farrer to Hammond., Board of Trade, 29.3.1871, Parl. p. Op. Cit, No. 12.

الخارجية في البت في هذا الموضوع الخطير. ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلاد متون لاسم بالتردد في هذه المسألة . بعكس موقف حكومة المحافظين — التالية — على يد ذرائيل وذلك في عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس ، فسارع في مدة بسيطة (في أيام معدودة) بالبت في الموضوع واتخذ إجراءات حاسمة متخطياً العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة .

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانترن الأولى لوزارة الخارجية ، نجد نفس الاقتراح الخاص بتشجيع بريطانيا ملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جرانفيل من معسكر دي لسبس نفسه (Within De Lesseps own Camp) على يد د. دانييل لانج ، (١) — يمثل شركة قناة السويس في لندن — (٢) فيذكر دانييل لانج — وزير خارجية بريطانيا : « أنه قد ظهرت أخيراً تساؤلات واستفسارات في إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بقناة السويس . وهل ستظل في حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية . وأن موضوعاً كهذا على جانب كبير من الأهمية والحياة لإنجلترا ليدفعني إلى أن أرسل إليكم بالمعلومات الآتية : »

« تمت خلال الفترة الأخيرة لإتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس . فالمنحنيات

---

(١) دانييل لانج العضو الإنجليزي في قناة السويس ويمثل الشركة في لندن والذي كان التابع الأمين لدى سيس ولازمة إبان وجوده في لندن عام ١٨٥٧ للدعاية لشروعه وكان لانج يقوم بدور المترجم لكل خطاب دي سيس. وهو الذي انتداه من الامتداء عليه في إحدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين كما سبق ذكره — راجع :

Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

تم إجراء التحسينات المطلوبة بها، ووصل عمق القناة إلى ٢٦ قدماً، وأصبح في إمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفي الاجتماع القادم للشركة والذي سيعقد يوم ٢٩ الجاري — بعد عودة دى لمبس من مصر — سيتم دراسة مركز الشركة المالي، وسننتظر لنرى مما إذا كانت هناك مناقشة أخرى من جانب دى لمبس كعادته لاستشارة الشعور القومى للمساهمين الفرنسيين والتي أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الاصل. وذلك عندما تثار مرة أخرى وطنيةهم وحاسهم بهدف لإحتلال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر بديل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع في الإعتبار تغير المشاعر في فرنسا نتيجة الأحداث الحالية ( يقصد من يمتها على يد بروسيا ) واعتقد في عدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التي سيقوم بها دى لمبس للتأثير على المساهمين كي يخرج الشركة من ضائقتها المالية<sup>(١)</sup>. ثم يضيف لانج : « بأنه قد تثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهي أن تقديم إقتراح مالي من جانب إنجلترا في الوقت الحالي قد لا يكون مناسباً أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا العمل بحذر وتعقل حتى لا يساء إستغلاله. وإلى أن أتأكد من وجهات نظر دى لمبس الحقيقية فن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات في الوقت الحاضر، اللهم إذا اضطرت الحاجة إلى المال فإني أعتقد أن دى لمبس عندئذ سيحاول إستبقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية»<sup>(٢)</sup> ثم يذكر دانييل لانج

(1) Daniel Lang to Granville, London 3.4.1871. Parl. p.Op. Cit. No. 13.

(2) Daniel Lang to Granville, London. 3.4.1871 Parl. p Op. Cit. No 13.



« إن وجهة نظري قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط ( يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية ) ، ذلك أننا كنا نعمل سوياً من أجل ربط البحريين ، هو ( دى لسبس ) من أجل عظمة فرنسا ، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا . وتم تحقيق الهدفين اللذين عملنا من أجلهما . وعلى أي حال فإننى أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هى مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظري الشخصية (١) ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها (٢) .

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانييل لانج — بعد وصول خطابه — معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع (٣) . وانتهم دانييل لانج فرصة وجو دى لسبس في لندن من أجل الحصول على قرض مالى من إنجلترا قدره ٦٠٠.٠٠٠ رطل استرلينى لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس . مقابل إعطائه ضمانات بإيرادات الشركة ، وتحدث إليه والمخ له بأن هذا الإيراد كان مرهوناً من قبل للمساهمين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لإعطاء المقرضين ، لمبلغ الستائة ألف جنيه ، أولوية حق المطالبة . وأجاب دى لسبس بأنه سيمحاول الحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للمساهمين في فرساي أو أورليانز بدلاً من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك (٤) . وانتهم دانييل لانج الفرصة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Viscount Enfield to Daniel Lang. F.O: 2. 4. 1871 Parl. p. Op. Cit. No. 15.

(٤) يقصد الحرب مع بروسيا وحصار باريس .

وحدث دى لسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جرأة ، وتكون نتائجهم مضمونة ومستديعة وليست عرضة للتبديل مثل سياسة القروض المؤقتة التي يتيمها ، والتي ليست في الواقع سوى دفع مؤقت للخطر في ذلك الوقت . كما ألح لانج إلى ضرورة مصارحة حملة الأسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم . وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والادارة الكاملة يكون فيها دى لسبس تحتفظاً بمركزه الحالي كرئيس في باريس ، بدلا من القلق والشك في عدم القدرة على تقديم الاعتمادات المالية الضرورية لصيانة وتشغيل القناة في المستقبل . وكذلك تسديد الديون التي على الشركة . ولكن دى لسبس أخذ لوجهات نظر لانج وأبدى اعتراضه وأعلن أنه ان يكون عضواً في عملية نقل ادارة القناة إلى أيدي أخرى غير فرنسية . وأنه يثق فقط في إشراك بعض المديرين الانجليز في المسؤولية مع المجلس الفرنسي ؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية في فرنسا . ورأى لانج أن هذا الأمر إن تم ، فإنه سيقتضي على الموضوع الرامي إلى امتلاك الانجليز لقناة السويس . وفي نفس الوقت يعطى مظهراً للنفوذ بدون امتلاك قناة السويس فعلاً . ودهش دانييل لانج لموقف دى لسبس وعقب على موقفه . بأنه شيء طبيعي بالنظر إلى نزعة القومية ، والعقبات التي نشأت عند إتمام القناة من جانب انجلترا . ورأى لانج أن من واجبه أن يوضح لدى لسبس خطأ اعتقاده وتفكيره والذي يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار وجود السيطرة المشقة على القناة والتي قد تنهار في أي لحظة نتيجة لحاجتها الى المال . وقد يترتب على ذلك في نظره ترك الاداره في أيدي أشخاص لم يكن في النية أن يعهد بها إليهم . لهذا يوضح لانج لدى لسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا سيواجه بعاصفة قوية في اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحملة الأسهم عندما يطالبون بسداد مديوناتهم ، يصرف النظر عن إحسانهم القومي الذي كان

يستغله دى اسبس في الماضي لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لقره من الوقت .  
وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناوالت من قبل موضوع تصفية شركة قناة  
السويس ، وأشارت إلى احتمال قيام ادارة انجليزية في المستقبل . وأكد لى  
اسبس أنه لا يمكن الإستمانة بمشاعر حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية في الدخول  
في ملكية قناة السويس والمطالبة بدخولها وذلك في حالة استمرار عدم دفع  
فوائد أسهمهم . وان من سلطاتهم الاحتفاظ أو خلع دى اسبس نفسه حسب  
رغبتهم . كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى اسبس لكي يكون مستعداً  
لمواجهتها بالتكامل في المستقبل (١) .

ويرى الباحث من ذلك محاولة دانييل لانج للتأليب على دى اسبس حتى ينقل  
ملكية شركة القناة لإنجلترا .

وعلى أى حال فقد غادر دى اسبس لندن إلى فرنسا و وعد دانييل لانج بإخطار  
الخارجية البريطانية بموقف دى اسبس مع حملة الأسهم (٢) .  
الا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست  
مستعدة لبدء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى اسبس عن موضوع قناة  
السويس (٣) .

(1) Daniel Lang to Granville, London 18.4.1871. Parl. p. Op.  
Cit. No. 16.

(2) Ibid.

(3) Granville to Daniel Lang., Lon. 4. 5. 1871. Parl. p. Op;  
Cit., No. 20.

وكانت وزارة الخارجية قد أخذت رأى وزارة البحرية في رسالة دانييل لانج -  
وانتقلت البحرية في الرد المقترح المرسل للانج راجع الرسالتان أرقام : ١٨ المؤرخة في  
١٨٧١/٥/٧ و ١٩ المؤرخة في ١٨٧١/٥/٣ من الوثائق (Parl: p.) .

وأصل لانيج اعداد الخارجية البريطانية بأرائه والمعلومات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس ، فأخبرها بنيتة حضور اجتماع الجمعية العمومية لحلة الأسهم القادم والمحدد لها ٣٠ يوليو سنة ١٨٧١ ، وأشار الى الشكوى المقدمة من الغرفة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التي تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والايطالية اكثر من السفن البريطانية . وإعزاب كل من الغرفة التجارية الايطالية والنمساوية الى أن الحل في نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس . وأوضح لانيج خطورة وقسوع قناة السويس في يد شركة أو بجموعة مشتركة من الدول الأجنبية قد يترتب عليه استعالة إيجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونوا مشتركين في الادارة ، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التي تلائم مصالحها التجارية . وهذا واضح من موقف الغرفة التجارية النمساوية . ويؤكد دانييل لانيج وجهة نظره الشخصية بأنه في حالة انتقال الادارة فإنه من الضروري أن يكون ذلك إلى أيدي انجليزية (١) .

وقد حاول لانيج كماداته التأثير على دى لسبس لاقتناعه بموضوع نقل مقر الادارة إلى إنجلترا ، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل ، إلا أنه طاد وصرح اللانيج بأن : « إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لي عروضاً لمعرفة مدى استعدادى شخصياً لعرضها على الجمعية العمومية للمساهمين لأخذ رأيها في مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث » (٢) . ولكن دى لسبس

(1) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 21.

(2) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876

أعرب عن عدم التزامة بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرليني مضافاً إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لخدمة الأسهم وقدّر لها بعشرة ملايين فرنك في العام ولمدة خمسين سنة ، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة . وأن الملاك في هذه الحالة أن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وإنما ستكون لهم خلال التسع وتسعين عاماً حق بيع أراضي المدن والمنشآت الخاصة بالشركة في بورسعيد والاسماعيلية ومقاسمة الأرباح مع الحكومة المصرية (١) . وأرسل دى لسبس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها . واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الإدارة في يد إنجلترا أم تقسمها الدول الأخرى . ثم أضاف لانج بأن سفراء هولندا وإيطاليا قد أعربا له عن تأييدهما لانتقال الإدارة لإنجلترا (٢) .

وعلى الرغم من المعلومات التي أرسلها لانج إلى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها حادت فأخبرته مكررة أنه من السابق لأوانه بالنسبة للحكومة بـجـلالة الملكة إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التي أثارها (٣)

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore (٤) إلى جرانفيل يخبره بأن الخديوى اسماعيل قد أحاطه علماً صباح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى لسبس يوافق فيها على مسألة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية إلى مجموعة

(1) Ibid.

(2) Ibid. Inclosure in No. 22.

(3) Hammond to Lang., F. O. 28. 6. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 23.

(٤) أحد أعضاء التتصليية البريطانية في مصر .

حكومات أوربية ، بهدف إبقائها ذات صبغة دولية. وأضاف دى لسبس بأن كل من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers و ريموسات Remussat — وزير خارجية فرنسا — قد عبرا له عن موافقتيهما على هذا المشروع . وأن الحكومة الإيطالية ستقوم بدور الوساطة في هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالامر . وكان تعليق الخديوى اسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة في طريق تنفيذ هذه الفترة الجديدة التي يقترحها دى لسبس . وأضاف بأنه نظراً لخطورة وأهمية هذا الاقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس الى الباب العالي تاركاً للحكومات السلطان انصرف في الموضوع حسبما تراه صحيحاً . وأبدى الخديوى عدم تحمسه للاقتراح (١) . وفيما أرسل الخديوى اسماعيل الى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس اليه (٢) .

هذا وقد إتهات التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من قنصلها في مصر دستانتون ، وعمل شركة قناة السويس في لندن ، دانيل لانج ، وليونيل مور من مصر ، يخبرونها بهذه المسألة . كذلك أرسل هنرى اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — الى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever — وزير خارجية تركيا — عما إذا كان قد سمع شيئاً عن اقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناة الدول الأوربية . ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شيء عن هذا الموضوع الهام للباب العالي . وعبر اليوت له عن اهتمام إنجلترا والدول الأوربية ببقاء القناة مفتوحة وصالحة للاستعمال ولا

(1) Lionel Moore to Granville, Cairo, 15. 10. 1871, Parl. p. Op. Cit, No. 24.

(2, Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871., Parl. p. Op. Cit. No. 32.

يوجد أحد يرغب في انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض حصة الأسهم،  
وأبدي سيفر باشا تأييده لوجهة نظر اليوت ونوه بأن السبب العالي لن يقف في  
وجه الإجراءات الرامية إلى إزالة العقبات لتحسين صلاحية وكفاءة قناة السويس،  
بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على  
اقتراح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكاً واحداً إضافياً كضمان للقروض الذي  
طلبه دي لسبس (١).

كذلك كان دي لسبس قد أرسل مشروع مذكرة إلى وزير خارجية إيطاليا  
فيسكونت فينوستا : ( Visconte venosta ) بشأن دراسة شكل من تيير  
( رئيس الجمهورية الفرنسية ) وريموسات للبادرة المقترحة التي ستقوم بها  
الحكومة الإيطالية للحصول على موافقة الدول الأوروبية على عقد مؤتمر تحضره  
كل الدول المهتمة ولها مصالح في قناة السويس لدراسة مسألة شرائها . كذلك  
لدراسة موضوع رسوم المرور حسب شروط الشركة على أن تكون إدارة  
الشركة وماليتها ومقرها القضائي في فرنسا وأن يتم عقد المؤتمر في باريس بوزارة  
الخارجية (٢).

ورد اسماعيل على خطاب دي لسبس وأفهمه أن عبود المذكرة التي أرسلها  
إلى وزير خارجية إيطاليا ( Venosta ) بدون تفويض منه ، وأنه - أي اسماعيل -  
يترض على هذا الاجراء ، وأيضاً على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل  
الإجابة عليها لأن الباب العالي هو الذي يملك هذا الحق . وأحاطه علماً بأنه قد

(1) Henery Elliot to Granville, Therapia 28. 10 1871. Parl. P.  
Egypt (1876) No. 25.

(2) Project Note, Inclosure 1 in No. 26. 8. 10. 1871. Parl. P.  
Op. Cit.

أرسل مذكرة للسفطان وعنده ما يرد السلطان سيخبره به (١) ، هذا وكان دي لسيبس قد أخبر (لورد ليونز) - سفير إنجلترا في فرنسا - بموضوع اقتراح بيع قناة السويس للدول الأوربية (٢) . وأكد دي لسيبس له بأن هذه المسألة قد أثيرت في البرلمان الإيطالي وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تكن هي الداعية لذلك ، ولكنها تهتم بمصلحة التجارة الدولية . وأنه يقع حالياً على عاتق الحكومة الإيطالية تقدير العمل الذي ستقوم به بالنسبة لهذه العروض المبدئية (٣) .

أما دانييل لانج فقد ظل في مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يخبرها أولاً بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس . فهو يذكر لها بأن هذا الموضوع أصبح في أيدي سلطان تركيا ، وأن سفير تركيا اقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس ، وترك لانج رسم شكل المشروع ليكون أكثر قبولا من جانب ملاك قناة السويس . وفهم لانج من حديث السفير التركي أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا . وأفهم لانج السفير التركي برغبته في التعاون معه في أي ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجهاً نظر الحكومة البريطانية ، مؤكداً له بأنه ليس لديه في الوقت الحاضر أي تصور لوجهات النظر هذه . وقد أخبر لانج بمرافق أن لم يخبر أحداً بهذه الموضوعات سواء ، ولم يكن في نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع . وسبب ذلك يرجع

(1) Ismail to De Lesseps, Cairo 26.10.1871.

Inclosure Desp. No. 26 from Elliot to Granville.

(2) Lord Lyons to Granville, Paris 15.12.1871, Part. P. No. 27.

(3) Ibid. Inclosure 1 in No. 27.



إلى رغبته في إعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أي من ملاحظاته له وثانية لأنه لم يس  
خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانباً كبيراً من تأثيره على  
المساهدين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند إجتماعه الأخير بهم  
وهم يميلون الإنصات إلى تقريره المالي ورفضهم قبوله ، وقد عين دى لسبس  
موقراً خاصاً لتحديد طريقة احتساب الحولة (١) .

هذا ونتيجة للمعلومات التي أرسلها دانييل لانج الى وزارة الخارجية ، نجد  
هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يبعث الى لانج ، نيابة عن جرانفيل ،  
عبر له عن شكره للمراسلات التي بعث بها والخاصة بقناة السويس (٢) .

وهكذا نجد دانييل لانج بدافع من نوعه الوطنية ، عندما رأى شركة قناة  
السويس على وشك الإفلاس ، يسارع الى ابلاغ وزارة الخارجية البريطانية  
بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالي والفق سرًا كما رأينا ، ولم يعلم  
دى لسبس بتلك المراسلات التي أرسلها دانييل لانج للخارجية البريطانية. الا بعد  
ذلك بسنوات، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس  
عام (١٨٧٦) ، والتي تضمنتها مضابط البرلمان الإنجليزي، وعندما صدق دى لسبس  
لتلك الخيانة وقام بطرد دانييل لانج على الفور من خدمة الشركة (٣) . وتسبب  
فصل لانج في إثارة المشاعر الإنجليزية . فنجد جريدة شركة قناة السويس قد  
نشرت نقلاً عن جريدة « التيمز » البريطانية ، في عددها الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير

(1) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12, 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 28.

(2) Hammond to Lang, F. O. 3. 1, 1871, Parl. P. Op. Cit. No. 29.

(3) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 262.

١٨٧٦ ، معلقة على مسألة فصل دانييل لانج من جميع وظائفه التي يشغلها في مجلس الإدارة وكممثل للمصالح البريطانية، «بأن الإثم الذي ارتكبه دانييل لانج أنه كان البريطاني الوحيد الذي يقوم بدور هام في مشروع قناة السويس» . وقد استاء كثير من السياسة البريطانيين لفصل دانييل لانج، وكان هذا العمل في نظرهم بمثابة إزدراء من جانب الشركة للمصالح البريطانية في قناة السويس» (١) .

ودافع شارل دي لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكداً أن هناك علاقة صداقة تربط دي لسبس بستوكس — العضو البريطاني — في مجلس إدارة الشركة . وذلك دليل على إهتمام الشركة بمصالح إنجلترا . كذلك رد شارل دي لسبس على ما ذكرته «جريدة النيوز» موضحاً ومعلقاً بأن دانييل لانج لم يشغل أى دور في مناقشات مجلس إدارة الشركة . وأنه لم يكن يمثل — بأى حال — المصالح البريطانية ، « وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه» (٢) . وفي نفس الوقت نشرت جريدة القناة ، خطاباً موجهاً من دي لسبس إلى محرر جريدة التيمز ، يؤكد فيه أن دانييل لانج قد فصل كوكيل عادى ( Simple agent ) للشركة في لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه في عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إداره الشركة بذلك . وقام في الوقت نفسه بمفاوضات شخصية. حقر فيها اسم فرديناند

(1) «Le fait que sir Daniel Lang était le seul anglais qui eût un rôle important dans l'entreprise du canal de suez .. » voir, B. D. No. 152, 12 Mars. 1876 P. 1.

(2) «La Compagnie a révoqué un agent sorti des limites de ses attributions». Ibid. p. 2.

دى اسبس بتقديمه اعمالا غير حقيقية (١). وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤخرًا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس (٢).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بعد ورود التقارير المختلفة من مسألة قناة السويس إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها في هذا الموضوع . وفعلًا أرسل وزير التجارة البريطانية د قارر ، إلى هاموند — وكيل الخارجية البريطانية — يخبره : « أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعدادًا من كل من الحكومة الإيطالية والفرنسية للاشتراك في خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوربية . ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو مترددة (٣) ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة . وأما الحكومة التركية فهي وإن كانت لم تعلن رأيها بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضًا لهذه الفكرة . ويبدو أن دى اسبس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس ، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهم وبين أفراد آخرين بالنسبة لثمن قناة السويس وشروط الشراء . وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقامًا أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور التفاوض خلال السنة الأخيرة . وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس — يقصد مقر الشركة — أو من مصر ، ومن الصعب الحصول عليها من لندن (٤) . ثم يضيف وزير التجارة في رسالته : « إن موقف الوزارة يتحدد بإهتمامها بالسياسة

(1) «... il a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des faits inexacts». Ibid. B, D.

(2) Ibid.

(٣) خشيت الحكومة المصرية لإهداء رأيها دون الرجوع للباب العالي .

(4) Farrer to Granville, Lond, 22, 1, 1872, Parl. p, Op, Cit; No. 31.

التي ترمى إلى خدمة مصالح التجارة والملاحة البريطانية والمرتبطة بهذا المشروع. كما ترحب الوزارة بقيام الدول الأوروبية بعملية شراء قناة السويس ، بشرط أن تكون إدارة الشركة ومسألة حياد القناة ، بمعرفة و اللجنة الأوروبية ، ( European Commission ) ، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية . وأن وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يوماً بعد يوم ، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحاً للملاحة . أما بالنسبة لمركز الشركة المالى ، فيلاحظ أنه إذا كان إفتراض دى اسبىس صحيحاً من أنها — أى القناة — ستصبح مربحة ، فإن مساومة المساهمين الآن أفضل منها بعد ذلك ، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لإحتمالات تحسين إداره وتشغيل وصلاحيه القناة إذا تولت أمرها شركة ، (١).

ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلاً أنه ليس من إختصاص وزارة التجارة ، بل هو من إختصاص وزارة الخارجية ، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى . وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق اللهام فى يد حكومة غير قادره على إدارته بكفاءة تامة . وأن يكون مجالا لنفوذها أكثر من إهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية (٢).

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الأحداث. فتوضحها الرسالة التي بعث بها وزير خارجيتها دسيفر باشا إلى سفير تركيا فى لندن — موسورس باشا ( Musurus Pasha ) يطلب منه الإتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإساطتها علماً بأن الباب العالى لا يوافق بأي حال حتى من حيث المبدأ على مسألة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

بيع قناة السويس ، وإنشاء إداره دولية على أرض تخصها . ومن جانب آخر فإن دى اسبس له فقط حق حماية الإمتياز ، ولاحق له في إثارة مسألة بمثل هذا النوع . ذلك أن شركة قناة السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى اسبس الحق في تغيير مركز الشركة في علاقاتها مع حكومة الإمبراطورية ، وأن كل الخطط الجديدة مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية ، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات . هذا وقد سبق توضيح هذه النقاط إلى د هنرى اليوت ، سفير إنجلترا بالإستانة (١) .

هذا ونجد لانج يقترح على جرانفيل ( ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ ) مشروعاً بقيام تركيا بشراء القناة ، وستكون تركيا — من وجهة نظر لانج — في هذه الحالة بمثابة رجل فاقد الشخصية ، بالنسبة للحكومة البريطانية (٢) .

على أى حال فقد تمكن دى اسبس في عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ بمجموع ما حصل عليه ( ١٢ مليون فرنك ) من قرض العشرين مليون فرنك — السابق ذكره — فقد أعطى ذلك الشركة متفهماً من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات الفوائد عن السنتين الماضيتين ، وحولت السكوبونات إلى سندات

(1) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. P. Op. Cit. No. 32; Cf. sever to Musurs, 10. 1. 1872. Parl. P. Inclosure in No. 32. Op. Cit.

(2) «Turkey might purchase the shares acting as an home de paille». Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. p. 292.

نهاها مارلو من وثائق الخارجية البريطانية لانج الى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ .

Bonds يدفع عنها فوائد ٥ ٪ قابلة للإستهلاك خلال أربعين عاماً (١)  
هذا بالإضافة إلى ارتفاع الحولة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت:  
٤٤٠٠٠ ٠٠٠ فرنكاً وبلغ الإيراد ١٦٠٧٥٩١ فرنكاً (٢) وهذا الرقم ضعف  
العام السابق (٣) .

وعندما بدأ المركز المالى لشركة قناة السويس في التوسع ، نجد شارل دى  
لسبس يدافع عن والده فنشر في صحيفة قناة السويس في عددها الصادر في (٢٢  
أبريل ١٨٧٢) إعلاناً لمراسلى الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها  
نقطةتين :

الاولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لائى شخص ، والثانية : أنه عند  
تقديم أى عرض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية ، فإنه سيعرض  
بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحل في اتخاذ القرار (٤) .  
ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة  
بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دى لسبس .

هذا ونجد أن شركة قناة السويس ، في محاولة منها لزيادة دخل القناة ، تعلن في  
١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستحتسب على أساس الحولة الكاملة للسفينة  
وليس على أساس الحولة الصافية ، كما كان متبعاً من قبل . وبهذا العمل سيزداد  
دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠ ٪ وأدى ذلك إلى ثورة ملاك السفن .

---

(1) Voisin-Bey, Op. Cit. T.2, p. 12, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 257.

(2) B. D. No. 132, 2 Jul. 1876. p. 3.

(٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١ مبلغ ٨٠١٩٣٧٣٢ فرنكاً - المصدر السابق .

(4) Bull. Décadaire No. 12, 22 April 1872, p. 1.

والشركات الملاحية على شركة قناة السويس (١) .

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بازدياد التجار من بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ، وأن العلم البريطاني كان يمثل نسبة متزايدة في هذه التجارة ، وأن من المنطقي أن تزداد قبضة بريطانيا على قناة السويس ، إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد في هذه المسألة (٢) . وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة ورئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غير راغبة في التحرك لمسألة شراء قناة السويس (٣) .

وقد نتساءل عن السر في احجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاز هذه الفرصة. رغم التقارير العديدة التي أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وبخطورة وقوعها في أيدي أخرى . . . الخ . ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الأحداث الخطيرة التي تدور في أوروبا ، وهزيمة فرنسا على يد روسيا وتغيير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل) . هذا بالإضافة الى قيام روسيا بإلغاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة للحكومة انجلترا (٤) .

وأن قيام انجلترا بشراء قناة السويس في تلك الظروف الدوائية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطراً على قناة السويس . وإذا كان لا بد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أجلم حل

(1) Ibid. No. 8, 18: 3-1872.

وراجع مشكلة رسوم المرور ومؤتمر القسطنطينية الدول .

(2) Kinross, Op. Cit. p. 260.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

بالنسبة لمسألة إنجلترا هو شيء شبيه باللجنة الأوربية لتمرير الدناوب حيث  
لبريطانيا هناك مركزا متفوقا ، فلا مانع إذن من قيام نوع من هذا القبيل .

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين « هالبرج »  
أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء  
شركة قناة السويس بدل من أن تصبح تحت « إدارة دولية » .

فقد حدث أن اتفق كل من « دوق سوزلاند » « Duke of Sutherland »  
والسيد / بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الانجليز) على شراء شركة  
قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الاسرار أثبطت عزيمتها فلم يكتب  
النجاح للمشروع (١) .

كما يذكر مؤرخ آخر « نوتوفتش » أن مجموعة من الرأسماليين الانجليز قد فكرت  
في شراء شركة قناة السويس ، فأرسلت في ربيع عام ١٨٧١ وفدا الى مصر  
للتفاوض مع دى امبس ، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس  
ولكنه رفض الدخول معهم في مفاوضات بهذا الشأن (٢) .

كما انتقد أحد الكتاب - كرابيتيه - جلادستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه  
(١٨٦٨ - ١٨٧٤) في فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا (٣) .

وتغير الوضع في عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين بزعامه دزيلي .  
فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدي رغبتها في قيام « إدارة دولية للقناة »

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte, Paris 1898.  
p. 131.

(3) Crabité. P., Op. Cit. p. 160.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 222.



مؤكد : « أن التوقيعات والمعاملات ان تنتهي طالما هذا الممر الملاحي الدولي في يد شركة خاصة ، (١) كذلك أعلن لورد دربي — وزير خارجية بريطانيا — في مجلس اللوردات ، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية (٢) . كذلك يقال أن دزريلى خويل البارون « روتشيلد » ، أن يلمح وبصفة سرية « to intimate confidentially » لدى لسييس بأن الجو في انجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة . فلقد زار دى لسييس اللورد ليونز في ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثا معه من مسألة بيع قناة السويس وعندما سئل دى لسييس عن الرقم التقديرى لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ ( ٤ مليون جنيه ) وهو مبلغ أثار فزع روتشيلد ، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها النية في البيع واستبعدت الفكرة (٣) .

(1) Ibid.

(2) Ibid: p: 233

(٣) ويذكر هالوج أن الشخصيتين اللتين تحدث عنها دى لسييس ( واحد من عائلة روتشيلد بالانجلترا والاخر البارون « اميل داونجر » وهو هنوكى معروف في باريس .

## الفصل الثاني

### الآزمة الثانية

( مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس )

ومؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة

( سنة ١٨٧٣ )

- تعريف بمعنى كلمة الحمولة .
- تطور نظام الحمولة في كل من إنجلترا وفرنسا .
- تطور حمولة قناة السويس .
- الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحرية :
  - احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة .
  - موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الآزمة .
  - موقف إنجلترا وفرنسا من المشكلة .
- مؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة :
  - التمهيد لعقد المؤتمر .
  - جهود دي لسبس المضاد للتأثير على السلطان .
  - قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها .
  - التهديد بالاحتلال العسكري للقناة ثم إذهاب دي لسبس .



تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الإزمات التي واجهت شركة قناة السويس . فالحمولة هي أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة ، وقد استمرت تلك الازمة أكثر من أربع سنوات تأزمت فيها الأمور ، وأدت إلى ثورة الشركات الملاحية مؤيدة من حكوماتها . وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالي لحسم المشكلة . وترتب على ذلك عقد مؤتمر دولي لتوحيد الحمولة بالقسطنطينية ، حتى لا يكون هناك مجال لتلاعب دى اسبس برسوم المرور . وبلغت الازمة ذروتها عندما امتنع دى اسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة ، فتوجهت قوات عسكرية أرسلها الخديوى لإحتلال القناة . عندئذ فقط رضخ دى اسبس .

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً عنيفاً بين الدبلوماسية البريطانية والفرنسية في هذا المجال واشتركت في هذا الصراع دول أخرى يعنيها أمر شركاها الملاحية وسفنها . فشككة رسوم المرور في القناة مهمة بالنسبة لرج وخسارة ملاك السفن . أما بالنسبة لـ دى اسبس فقد حاول الخروج من الازمة المالية التي كانت تعانقها الشركة عن طريق إحساب رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من الحمولة الصافية .

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الإصطلاحات التي مستردد كثيراً في هذا الموضوع . ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دواية .

تحتجب رسوم المرور في قناة السويس على أساس حمولة السفينة ، فالحمولة في الحقيقة هي أساس تحديد الرسوم للملاحيين وكافة الضرائب التي تخضع لها السفينة . والحمولة عمالية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن ، وذلك عن طريق معرفة إزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق

قياس فراغات السفينة الداخلية ، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة .  
وإحتساب الرسوم على أساس الحمولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات  
الثقيلة . كما وأن فرض الرسوم على أساس الحجم لا يمثل تمثيلاً حقيقياً سعة نقل  
السفينة بالوزن . والحواة في الحقيقة عنصر للنافسة الدولية . فكل دولة تحدد  
حمولة سفنها كما يترامى لها .

وقبل إفتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق جديدة لقياس حمولة  
السفن . وكان النظام الإنجليزى والنظام الفرنسى هما السائدين ، واختلف كل  
منهما عن الآخر . واسكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام الحمولة الإنجليزى  
لسهولته ، وتطبيقه بطريقة عملية .

وأستعملت فرنسا طريقة إحتساب حمولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد ، وصدر  
قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حمولة السفن الفرنسية (١) . ثم  
عُديل هذا القانون في أول يناير ١٧٩٤ ، لأن طريقة القياس بالنظام السابق يجعل  
السفن الفرنسية أكبر حمولة من السفن البريطانية والأمريكية (٢) .  
ونتيجة لشكوى ملاك السفن الفرنسية صدر قانون جديد في ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧ (٣) .

(١) احتسبت حمولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية ، قال قانون عام ١٦٨١ كان  
يحسب الطن البحرى بما يوازى ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ متر ٣ ، وهو يوازى ١٠٠٠ كيلو  
جرام ، وكان يقدر على أساس ٤ براميل وزن كل منها ٢٣٠ لترأ ، وهذه البراميل تشغل  
حيزاً يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ م ٣ . أنظر :

Voisin, OP. Cit T.2, P.28; cf. Roux, Charles, OP. Cit. T.2, P.7

(2) Voisin, OP: Cit. T: 11. P. 31.

(٣) احتسب هذا القانون حمولة السفينة بالطن ، بأخذ أبعادها : الطول x العرض x

البحق بالمتر ، ويقسم الناتج على ٣٨٠ : Ibid.

واستمرت قواعد قياس السفن في فرنسا — طبقاً لمرسوم ١٨٣٧ — معمولاً بها إلى أن طالب ملاك السفن الفرنسية إدخال نظام القياس الانجليزي ، المعروف بأسم « نظام مورشوم » ، Moorsom لسهولة . وطبق في فرنسا إعتباراً من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢ . واعتمد النظام الإنجليزي دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحولة السكلية (١) .

أما في إنجلترا فإن أول قانون انجليزي خاص بقياس حمولة السفن صدر عام ١٤٢٢ ، وطبق على السفن التي تعمل في نقل الفحم فقط . ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤ ، ولكنه لم يمسك طويلاً . وفي عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحمولة عرف بأسم : ( Builders Old Measurement ) وظل مستعملاً حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصل عليها عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٤٩ قدم مكعب (٢) .

ولقد بدأ نظام الحولة في إنجلترا بطريقة الوزن وليس بالحجم ، كما كان متبعاً في فرنسا . فكانت حمولة السفينة تحسب على أساس وزن الشحنة المنقولة محسباً بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالإستعانة بقانون يحدد هذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول  $\times$  العرض  $\times$  الارتفاع . ولكن في أواخر القرن الثامن عشر اختلفت العلاقة بين الوزن والحجم ، نتيجة لتطور تصميم بناء

(1) Ibid. P. 51:

(٢) أصل كلمة حمولة Tonnage جاءت من نظام قديم للقياس حيث كانت وحدة

السمية هي الفراغ الذي يشله برميل من الخمر Tan . راجع :

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London, 1956 p, 147'

السفن وظهور استنزالات الحولة الخاصة بالسفن التجارية (١) . وكان لا بد من الخيار بين التعامل بالحولة بالحجم أو بالوزن . واستقر رأى على اختيار حولة الحجم ، فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحقيق كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها . ففي عام ١٨٥٤ صدر في إنجلترا القانون التجارى البحرى ، تعتمد حولة السفن فيه على نظام قياس جديد يعرف باسم « نظام مورسوم » (٢) . وبهذا النظام انتقلت إنجلترا من نظام تقدير الحولة بالوزن إلى نظام تقدير الحولة بالحجم . ونظراً لسهولة هذه الطريقة فى احتساب حولة السفينة أخذت بها معظم الدول البحرية بالتدريج فى الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠ . ولاحتساب الحولة الصافية فى هذا النظام — بالنسبة للسفن الشراعية — كان يخصم نصف حجم الحولة السككية . أما بالنسبة للسفن البخارية ، فكان يخصم ٢٥ ٪ من الحولة السككية الذى يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة . والنتيجة تمثل الحولة الصافية للسفينة وهى أساس تحصيل الرسوم فى إنجلترا (٣) .

هذه دراسة سريعة لتنظيم الحولة التى كان مغفولاً بها عند افتتاح قناة السويس للملاحة ، أما حولة قناة السويس ، فلم تكن الشركة قد حددت لها نظام حولة ، ولم يكن لمصر أو لتركيا نظم حولة خاص بهما . وإذا نظرنا إلى عقد امتياز شركة قناة السويس الثانى ( ١٨٥٦ ) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور

(١) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن — الفصل الثانى من الباب الأول .

(٢) مورسوم هذا ضابط بحرى انجليزى ، رأى أن الحولة تشمل القياس الدقيق لكل الفراغات الداخلة فى السفينة سواء تحت السطح أو فوقه وأستبعد كل اهتمام بالوزن وبالنسبة لتاريخ الحولة فى إنجلترا — راجع :

Voisin, OP. Cit. T.ii, PP. 29 — 46 .

(3) Fitzgerald, OP. Cit. T. 2, P. 133.

في القناة قد جاء فيها : « تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تتكلفتها بمقتضى هذا الفرمان ترخص لها ومن الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالإمياز وهي المدة المبينة في الفقرتين الأولى والثانية في أن تفرض وتقاضي عن المرور في القناة والمرافئ التابعة لها رسوماً للملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

- ١ — تحصل هذه الرسوم دون إستثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .
- ٢ — تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعينها الأمر وفي مرافئها التجارية الرئيسية .
- ٣ — لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن سعة ، من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين :

« Le Chiffre maximum de dix francs par tonneau de  
Capacité des navirs . » (١)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس في ١٦ أكتوبر ١٨٦٨ ، أي قبل عام من إفتتاح القناة ، لجنة سميت بأسم « لجنة الملاحة » مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الإستشاري للأشغال والمهندسين ومقاولي شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتجركات بالقناة . وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحمولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة

(1) Roux, J. G , OP. Cit. T. I, P. 451



Tonneau de Capacité المنزه عنها في عقد الإمتياز (١) . ودرست اللجنة امكانية إيجاد طن نموذجي : Tonneau Type يمكن إتخاذه أساساً لإحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الطن الذي سيقع عليه الإختيار والطن الرسمي الذي تستعمله الدول المختلفة . وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ في ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه : « تقرر اللجنة أن الحولة الإنجائزية هي أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الطن النموذجي والطن الذي تعاقبه الدول الأخرى لأن طريقة القياس في كل دولة تختلف عن الأخرى . وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحولة في الوقت الحالى ليس من إختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام اللجنة دولية في المستقبل . وأنه من رأى اللجنة أنه إنظاراً لأن تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحولة يمكن إقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور » (٢) .

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد إفتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور ، وكانت الشركة قد أصدرت في ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبل إفتتاح القناة الملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها . وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد للمادة ١٧ من عقد الإمتياز الخاص بالشركة الثاني : « تحسب رسوم العبور على الحولة الفعلية للسفن ، وتحدد الحولة وحتى صدور قرار جديد على أساس مستندات

(1) Fitzgerald, Op. cit., T. ii. P. 135; cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, p. 57.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T ii pp. 75—58.

السفينة وأن رسوم العبور من بحر لآخر هي عشرة فرنكات للطن ، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما في بورسعيد أو في السويس، (١). ثم صدرت لائحة جديدة للشركة في أول فبراير ١٨٧٠ - جاء بالمادة ١١ منها : " تحسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الجولة الصافية للسفينة " (٢) . ولكن بعد مرور عام على الافتتاح رأت إدارة الشركة ضرورة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم العبور . وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الجولة الرسمية الواردة بمستندات السفينة والتي اتخذتها الشركة " كأساس لتخصيل رسوم المرور من قبل ، لا تضح أنها أقل من السعة الحقيقية لجولة السفينة . وبذلك تتحمل الشركة " مخاطر يجب عليها تفاديها . ذلك أن الجولة الأهلية تختلف في كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى في الرسوم (٣) .

ومن الأسباب الرئيسية - كما ذكرت في الفصل السابق - التي دعت للاهتمام بموضوع حمولة السفن ، محاولة الشركة - الخروج من أزمتها المالية التي هددتها ، في محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات .

وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود وإتصالات دبلوماسية لإيجاد نظام موحد لجولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا في ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة " قناة السويس " يخبره فيه بإهتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.

(2) Voisin, Op Cit. T. 2. p. 59.

(3) Ibid,

الانجليزى وتقتبسه الدول الاخرى وأن الوزارة مهمة جداً بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوربية ، وأنها سترسل تقريراً بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سوياً على إعداد نظام دولى لتحديد حمولة السفن ، ويمكن لجميع الدول قبول هذا النظام . إلا أن هذه المساعي لم تؤد لنقيجة محددة . وأضاف الوزير : « بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وإفتتاح قناة السويس للملاحة — سيميجل بطبيعة الحال — بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله » (١) .

ويرى « ولسون » — وهو كاتب انجليزى متعصب — أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الاخرى حول إيجاد نظام عالمى موحد للحمولة هو خطوة زائفة ؛ فقد كان على دى اسبىس أن يخاطب السلطان (٢) .

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد عبارة « طن سعة » الواردة بعقد الامتياز ، فقد رأى محامى الشركة « Maitre Allou » ، أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم فى إنتظار توصل الدول لنظام حمولة دولى (٣) .

هذا وقد أثار كلمة « طن سعة » الواردة فى عقد الامتياز — كما سنرى بعد ذلك — مشاكل فنية وسياسية خطيرة ، بالنسبة لطريقة تفسيرها ، من جانب كافة الاطراف المعنية . فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته .

ويذكر دى اسبىس قصة إدراج هذه السكبة فى عقد الامتياز فيذكر أن قنصل

(1) Ibid: pp. 59—60.

(2) Wilson, The Suez Canal. Op. Cit p. 60.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 138.

هولندا العام بالإسكندرية : Ruysenacis (١) ؛ كان مكلفاً من قبل الخديوى لضبط النص الفرنسى لمقد الإمتياز مع دى لسيبس وكذلك بمطابقة موجدل بك Mougel Bey (٢) .

ويذكر دى لسيبس أن رويسنير قد استقبل كلمة « طن » التى وردت فى العقد المبدئى بكلمة « طن سعة » وقد فسرهما رويسنير عند تعديله لهما بقوله : « هذا التعبير يبدو لى السعة الحقيقية للسفينة ، وهى الخولة الإجمالية التى يمكن وضعها فى السفينة . وهذا هو فهمى لمعنى هذا الاصطلاح ، وقد قبلت هذا التفسير وقد تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد » (٣) .

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت إدارة الشؤون القانونية بها فى أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقريرين عن هذا الموضوع ، إلا أن نشوب الحرب الفرنسية — الألمانية وحصار باريس جعلت الإتصال بالخارج منعزلاً (٤) . فلم تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك عمل الشؤون القانونية بالشركة ويعمل الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سبباً فى توقف المفاوضات الدبلوماسية لإنهاء أخذ موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمى للحموله . ورات

(١) قنصل هولندا العام فى الاسكندرية وهو صديق شخصى لـ دى لسيبس الذى يحاول الاستشهاد به لإعلان تفسير كلمة « طن سعة » يخدم مصالح دى لسيبس . وكان له إصبع فى معظم العمليات المالية المريبة فى مصر فى ذلك الحين .

(٢) كان موجدل بك يعمل عضواً استشارياً لوزارة الأشغال العمومية التركية

( ١٨٧٤ )

(3) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874 ,

(٤) من الحرب الفرنسية — البروسية وأثرها على القناة راجع الفصل الثالث من

الباب الأول.

الشركة أنه من إختصاصها إتخاذ القرار بنفسها بعد أن أنتظرت بدون جدوى موافقه دوليه عليه (١) .

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت بإسم « لجنة التحقى » : ( Commission d'enquête ) مكلفه بدراسة موضوع الخوله ومعرفة ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور ، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينه . وتسكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين ومن المفاشيين ، وثلاثه من كبار موظفى وزارة الخارجية والتجارة المالىه ( إدارة الجمارك ) (٢) . وكان دى لسبس يزود الغرف التجاريه للدول المهتمه بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه الدراسة ويطلب رأيها . فقد أرسل دى لسبس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ — لهذه الغرف — يخبرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ إفتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الإلتزام بنصوص عقد الإمتياز الممنوح للشركة- تجنباً للفرقة بين سفن الدول المختلفه . وكما ذكرت ، لم تنتظر شركة قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومه الفرنسيه مع الدول الأخرى للوصول إلى نظام عالمى موحد للحموله فقامت الشركة بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينه (٣) . إلا أنه ظهرت مشكله تفسير كلمه « طن سعه » ، فقد اتضح للشئون القانونيه بالشركة وكذلك للجنة التحقى ، أنه بإتخاذ نظام رسوم ، فى الخوله وهو ما تطبقه معظم السفن فان سعه السفينه — المذكوره فى عقد الإمتياز تنخفض بنسبه .

٥٥ . / تقریباً (٤) .

(1) Roux. J. C , Op. Cit. T. ii. pp. 11—13; Cf. Voisin, Op, Cii pp, 60—61,

(2) Voisin, Op, 61,

(3) Ibid, pp. 61—62.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 140—141,

وفي يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التحقق تقريرها بعد الإطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية ، فذكرت أن الخولة الكلية والصادفة الواردة على مستندات السفينة لا تمثل الحقيقة . فالسفينة الانجليزية وهي عميل مهم للقناة يجب زيادة حمولتها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪ ولذا فإن اللجنة ترى أن يكون احتساب الخولة كالآتي :

• تزداد الخولة الكلية للسفينة بنسبة ٣٠٪ ، أما السفن الفرنسية فتزداد حمولتها الكلية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الخولة الكلية الجديدة ٣٥٪ وهي نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة ، والنتائج يعطى الخولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) . ولكن لاؤتمر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل في تقدير الخولة وهي اتخاذ الخولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة ، على أساس أن الخولة الكلية تمثل التعبير الحقيقية (٢) .

وهي هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة في جلسته العمومية التي عقدها في يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه :

• بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتي تنص على نشر التعريف الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١/٧/١٨٧٢ تقرر الآتي :

١ - ستحصل الشركة العالمية البحرية لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على السعة .

الحقيقية : Sur la Capacité réelle .

٢ — الخولة الكلية الواردة على مستندات السفينة والمقاسة وفق قواعد القياس الانجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم .

(1) Voisin, Op. Cit., pp. 67 - 69.

(2) Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

٣ — السفن التي لم يرد بها الجحولة المذكورة أعلاه، سوف تحسب حمولتها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنة المانوب الدولية .

٤ — السفن التي لا تحمل شهادات حمولة ، أو تحمل شهادات حمولة غير كاملة المبيانات ، سوف يتم قياس حمولتها بمعرفة مندوبي الشركة حسب قواعد قياس الجحولة البريطانية للسفن المحملة .

٥ — كل الفراغات المغطاة والمستهخدمة للإقامة أو لحفظ البضائع والتي لم تتضمنها المستندات الرسمية للسفينة سيصير قياسها بمعرفة مندوبي الشركة طبقاً للقواعد البريطانية وإجمالاً الجحولة الناتج سيتم أخذها بالنظر أساساً للرسوم .

٦ — تعامل السفن الحكومية بالنسبة لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجارية ، (١) .

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعية العمومية لخدمة القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفة قناة السويس في عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢ ، وفي نفس الوقت قامت الشركة بإخطار جميع حكومات الدول البحرية بهذا القرار (٢) .

وفي أول أبريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجية فرنسا بموافقتها على قرار الشركة (٣) .

وأخطرت وزارة التجارة البريطانية أيضاً دى لابس في ١٨ أبريل ١٨٧٢ ، بهذا القرار الذي اتخذته الشركة بإحساب رسوم المرور على أساس الجحولة الكلية للسفينة حسب نظام القياس الانجليزي . وأرفقت مع خطابها صورة من شهادة حمولة انجليزيه ، مؤشراً عليها بعلامه واضحة الجحولة التي يحسب على أساسها

(1) B. D. No. 8, Bis, 17 Mars 1872 p. 10; Cf. Fitzgerald, T. 2., Op. Cit. pp. 141 - 2; Parl. p. Egypt No 5, 1876 p. 3.

(2) Voisin, Op. Cit., p. 77; Cf. Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

(3) Voisin, Op. Cit., p. 77.

الرسوم . وهكذا وافقت حكومتا إنجلترا وفرنسا على نظام الحمولة الجديد الذى أعلنته الشركة . وكذلك لم تعترض عليه دولة من الدول للبحرية (١) .  
وفى ختام هذه القرارات أشارت الشركة ، بأنها وهى تتخذ نظام القياس المشار اليه تحتفظ لنفسها بحق إستخدام أى نظام حمولة جديد يكون أكثر دقة فى القياس يمكن ظهوره فى المستقبل (٢) .

ويطابق كاتب إنجليزى دفتوجيرالد ، على ملاحظة الشركة الأخيرة ، بأنها كانت ذات طابع غادع جدا . فى الوقت الذى أشارت فيه باتخاذ الحمولة الصكبية كأساس لتحصيل الرسوم ، طمست ولم تشر كاية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف (٣) .

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تناقلت الرجوع لكل من الحديدى والسلطان ، أصحاب الحق الشرعيين ، فى موضوع هام وخطير كهذا لأخذ موافقتها عليه . وهذه مخالفة خطيرة وإستهتار من دى لسبس — كهادته — بحقوق الحديدى والسلطان .

ومن العجيب ألا تفتن وزارة التجارة البريطانية لمغزى هذه الزيادة فى الحمولة ، وتسارع — كما رأينا بعد نشر قرار الشركة — بالتعبير عن ضرورها لإتخاذ الحمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة ، وربما تأثرت فى هذا بدافع النزعة الوطنية ، بإتخاذ شركة عالمية كقناة السويس ، لنظام الحمولة البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة ، وأن النظام البريطانى هو الصحيح .  
وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لمغزى هذه الزيادة للحمولة لفترة من

---

(1) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. p. 13.

(2) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 141.



الوقت (١) . ذلك أن الشركة قد فسرت النص لصالحها . فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة . ومعنى ذلك زيادة فى رسوم المرور التى تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تتراوح بين ٣٠ إلى ٥٠ ٪ .

ولم تمض شهور قليلة حتى تنهبت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التى أعلنتها الشركة بإحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسوم بدلا من الحمولة الصافية السابق إتخاذها . عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالا متقلبة بين أطراف عديدة . فبعض البعض على هذا التصرف مهاجماً موقف الشركة التى وجدت نفسها تملاك مشروع إستغلال لا يمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة . وكان من الطبيعي ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الإفتتاح لم يحصلوا على ربح . وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامة بدون مكافأة . وبدأ هذا الموقف صعباً . ولا أحد قد يعترض لآى زيادة فى رسوم المرور ، قد تلتج ربحاً معقولاً لهؤلاء الذين كافحوا طويلاً بنجاح لتكمله المشروع (١) . وشركة قناة السويس ، التى خدعتها آمال زيادة حصيلة دخل القناة تصورت أنها تستطيع معاملته عملائها كما يحلو لها ، ونست بنود عقد الإمتياز التى أوردت أن المجرى الملاحي قصد به خير الإنسانية ومن أجباه عامه . وهذا النص يجب الإلتزام به جيداً (٢) . أما وجهه نظر شركة القناة أن هذا العمل فى نطاق حقوقها وإقتناعها بضرورة المحافظة على مصالح المساهمين (٣) .

(1) Ibid. pp. 143—143.

(2) Ibid, p, 131,

(3) Ibid, p. 143,

(4) Roux, J.C., Op, Cit, T, ii, p, 13,

وظهرت الاعتراضات رسمياً على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تبنيت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحولة الكلية . ونشأ الصراع بين إنجلترا التي تمثل سفنها النسبة الأساسية في القنساء وبين دى لسيبس الذي يمثل مصالح حملة الأسهم . جاءت تلك الزيادة في الرسوم في وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لدول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانئها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط (١) . فوجدت الحكومة الإيطالية تسارع فتبعته باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من القسطنطينية والهندى في ١٨ يونيو ١٨٧٢ (٢) .

كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الفرقة التجارية ( لينوكاسل ) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الإنجليزية موضحة لها أن الزيادة في الحولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥ ٪ (٣) .

إلا أن الشرارة الأولى في الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية Messageries Maritimes — وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية — وكانت واحدة من سفنها تعبر القنساء كل أسبوع ، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها بمبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه في العام (٤) فرفعت دعوى

(1) Wilson, the Suez Canal. p. 60.

(2) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii. pp. 79, 48.

(٣) ارسل الخطاب في ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 151.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, II p. 151, Cf. voisin, Op. Cit. T. ii,

قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس في ١٣ يونيو وفي يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة في دعواها أنه يجب أخذ الحولة الرسمية المدونة في مستندات السفينة كأساس لرسم المرور دون غيرها من الحولات . وأيدت المحكمة التجارية الفرنسية في بادئ الأمر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية ، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت للدعوى أمام محكمة باريس للاستئناف فحكمت لصالحها . وكذلك أيدت هذا الحكم محكمة النقض الفرنسية . وجاء في الأسباب التي اعتمدت عليها محكمة الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حولة السفن ، إنما هي عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن تعين في عقود الالتزام ، وجاء في الحكم أن الشركة اضطرت لإغفال النص في عقد الامتياز لأن تعين هي قاعدة معرفة حولة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة في وضع طريقة تقدير حولة السفن المارة بالقناة ، وأنها لا تقيد بالحولة الواردة بمستندات السفينة (١) .

ويعاق الدكتور الحفناوى — على هذا الحكم — بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة ، وهي من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملاً من أعمال السيادة ، (٢) .

وعندها صدر الحكم الابتدائي لصالح شركة المساجيرى ماريتيم ضد شركة قناة السويس وخشيت أن يأتي الحكم الاستئنائي مؤيداً للحكم المذكور اضطر دى

---

(١) قضية شركة « مساجيرى » الملاحية الفرنسية منشورة بتفاصيلها في « هاب في ماق » جريدة شركة قناة السويس B. D. العدد رقم ٤٣ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ الى ص ٤٠ .

(٢) الحفناوى — ج ٢ ص ١١٧ .

لسهس بأن يستغيث بوزارة الخارجية الفرنسية طالبا منها التدخل لدى الباب العالي ليصدر هو اللائحة التي تعيد طريقة جباية الرسوم بحيث تكون محكمة لمصلحة شركة قناة السويس . ولما خسرت شركة « مساجيرى ماريتيم » القضية استئنافياً اتصلت بشركات الملاحة الانجليزية وحشنتها للإلتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الخولة التي تعينها السفن بمسنداتها (١) .

ولم يستمر نجاح دى اسبس كثيراً فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الاطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فلبأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجيتها للدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى ، فقد قام ملاك السفن الايطاليين والنسايين بالشكوى لحكوماتهم (٢) . وبذلك أصبحت القضية صراعاً بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدي رجال السياسة .

ويدافع « شارل رو » عن موقف شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية وأيضاً عن موقف دى اسبس بقوله : « وقد يترض البعض على طبيعة هذا التحالف المقاتل وهذا يؤكد أن شركة « مساجيرى ماريتيم » هى التى قد أثارها ، وقد جر ذلك الدبلوماسية الاجنبية في صراع مع شركة قناة السويس . وأن المؤرخين المحايدين ليرون أن هذا يرجع للشكا كل التجارية . فشركة المساجيرى دعمت مصالحها تماماً مثل شركة قناة السويس هى الأخرى تدافع عن مصالحها . وعلى الرغم من اختلاف المصالح ، فإنه في عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس ادارة شركة

(١) المرجع السابق ص ١١٨ .

(2) Roux, J. C. OP. Cit, T, ii p. 14,

« مساجيرى ماريتيم » ، عضوا في مجلس ادارة شركة قناة السويس ، (١) .

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما : أولا : مدى احقية مصر في البت في مشكلة الحولة ورسوم المرور ، ثانياً : مسألة الاجتياك إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس .

فرسوم المرور التي تحصلها شركة قناة السويس من السفن إنما هو بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانون في سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها . فهو لا يختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجركية التي تحصلها الدولة . ونص عقد الامتياز الاول ( ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ) — قد ورد ببند السادس بخصوص رسوم المرور :

« توضح تعريفه رسوم المرور في قناة السويس بالانفاق بين الشركة ووالى مصر وتحصل هذه التعريفه بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة في المعاملة للجميع الاجناس » (٢) .

ولكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانوناً يحدد كيفية تقدير حولة السفن العابرة للقناة . وتضع بذلك قاعدة تسكفل المساواة وتمنع القبح الذي يصيب الدولة في اقتضاء الرسوم . إلا أن الاضطرابات السياسية في مصر في فترة الافتتاح وقلة الدواية وقصر النظر ،

(1) Ibid: P. 14 .

هاجت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية « مساجيرى » هجوما عنيفا على صلبات جريدة قناة السويس واتهمتها بانارة الشركات الملاحية ضدها . راجع :

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 pp, 7 - 9 .

(٢) الحفناوى ، ٤٧ ص ٤٧ ، وراجع أيضا — بطرس غالى بطرس — قناة

السويس ومشكلاتها ص ١ — ٢ .

ووطأة النفوذ الأجنبي ، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فنصدت الشركة لتتوسع في استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة ، حتى تتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة .

ومن العجيب أن الحديوي اسماعيل قد قام بإيارة رسمية للقسطنطينية في ٢٥ يوليو ١٨٧٢ إبان مشكلة رسوم المرور ، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التي ناقشها مع السلطان (١) ومع ذلك لم يرد إليها في المراجع التي تحت أيدينا ما يوضح موقفه من هذه الأزمة الخطيرة وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لعدة عوامل — بالإضافة للعوامل السابق ذكرها — منها انشغاله بمصالحة الاساطان ، بالإضافة إلى أن أسهم قناة السويس التي تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد (٢) . وعلى هذا تتخذ الموقف السابق المذكور من المشكلة وتركها للباب العالي ليتصرف فيها .

هذا ويذكر فواز أن ملك أن يمثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس (حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦) (٣) لم يثر أى اعتراضات على قرار الشركة (٤) .

(1) Sammarco, Op. Cit. T. iii, pp. 215 - 216 .

(٢) راجع الباب الثالث « بيع أسهم مصر في قناة السويس » - الفصل الأول من قصة الاسهم .

(٣) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦ : « تحتفظ الحكومة بحقوق إيفاد مندوب خاص لها في مركز إدارة يتقاضى منها مرتبة ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصلحتها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا فرمان ، وعلى الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج النطر المصري أن تعين وكيلها أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزوداً بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

(4) Voisin, Op. Cit. Footnote p. 97.

أما الجانب الثانى وهو مسألة الاحتكام للقضاء المصرى فى مشروع خطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ما تعنيه كلمة «طن سعة» الواردة بمقد الامتياز ، إنما هو فى الواقع من صميم اختصاص القضاء المصرى وليس القضاء الفرنسى . فاقدم جاء بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٣ فبراير ١٨٦٦ : «ان الشركة العامة للقناة السويس البحرىة شركة مصرىة وأنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها» . . . تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرىة والشركة على المحاكم المحلىة فننصل فيها طبقا لقوانين البلاد . . . (١) .

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى لسبىس بأن الشركة مصرىة بلاجدال؛ وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرىة . ذلك أن شركة قناة السويس بإعتراف دى لسبىس نفسه أمام الجمعية العمومية للمساهمين — إنما هى شركة مصرىة — ويخاطره بأن الخديوى يطالبه بالتخلى عن نفسه إراده لعد الامتياز وأن يلتزم بنصوص الاتفاقيات (٢) .

وأيدت الحكومة البريطانىة وجهة النظر المصرىة بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرىة ، ونساءلت الحكومة البريطانىة ، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسىة وليست مصرىة؟ فإنها عندئذ قد تصبح من أجل الرسوم فى أيدي الدول الأوربية دون غيرها . بل إن القناة فى الواقع ستكف عن كونها مصرىة أو تركىة لتصبح فرنسىة ولنسأ هنا فى حاجة إلى أن نسأل متج المشا كل التى قد تثار وتترتب على هذه المسألة (٣) .

(1) Fitzgerald., Op. Cit. T. ii, pp. 143 - 144.

(2) Ibid. pp. 146 - 151.

(3) Ibid. pp. 164 - 165.

إلا أن دي لسبس وماله من نفوذ سياسي وعلاقاته بزعماء فرنسا واعتدائه على نظام الامتيازات الأجنبية (Capitulation) فمر عقد الإمتياز ، بأن المقصود من المحاكم المصرية ، هو المحكمة القنصلية في مصر . وسادت حكومة الجمهورية الفرنسية - ممثلة في وزير خارجيتها د ريموستات ، Remusat - وجهة نظر دي لسبس (١) .

ويعاق (فيتزجيرالد) على موقف التناقض الذي وقفه دي لسبس عندما عارضت قضية الشركة الملاحية الفرنسية مساجيري ماريتيم ، فقد سافر دي لسبس للاستئانة في ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدوره الحكم في القضية بأنه قد أخطر رئيس المحكمة التجارية في السين بأنه غير مسئول عما يترتب عليه من اعتراض الباب العالي ، نظراً لعدم اختصاص محاكم باريس بهذه القضية . وأن النخديوي في مصر أبد وجهه نظره . وأخبر دي لسبس للباب العالي أنه على استعداد لامداده بتفاصيل النزاع مع شركة المساجيري ، بخصوص رسوم المرور ، وأنه سيلتزم بالقرار الذي يصدره الباب العالي (٢) . كما حاول دي لسبس أن يؤكد للباب العالي ضرورة إبعاد تعويض عادل لأرباح حملة الأسهم الذي يستثمر في المشروع (٣) .

وكانت حركة دي لسبس في كل الاتجاهات ، إبان تلك الأزمة الخطيرة التي واجهت الشركة ، فنجده يخاضع للاستئانة كما رأينا وذلك للتأثير على الباب العالي في قضية المساجيري ماريتيم ، وواصل اتصالاته في نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظره الشركة في محاولة قناسة السويس ، وتفسيره

(1) Ibid. pp. 144 - 145.

(2) Ibid. pp. 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.

(3) B. D. No. 34, 2. 12. 1872. P. 5.



الكلمة د طن سعة ، بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة في مستنداتها . حيث أنها تختلف من دولة لأخرى وقد تهنت وزارة الخارجية الفرنسية وجهه نظره وعرضتها على الباب العالي (١) كذلك اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالقوة والتحدى أمام احتجاجات الحكومات وملاك السفن من مسألة الخوالة الجديدة . ويتضح ذلك من خطابه إلى د دانييل لانج ، في لندن بقوله : « حيث أننا المنميون بالمسألة ، فستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا ؛ عليهم أن يستخدموا طريق السكك الحديدية المصرية ، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم كما كانوا يفعلون من قبل ، فعليهم القيام بذلك ، وأن هؤلاء الذين لا يريدون دفع الرسوم الجديدة مقدماً قبل عبورهم للقناة فلن يسمح لهم بالعبور ، (٢) .

ويرجع هذا الموقف الذي اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه د بارثليمي سانت هيلير ، ( Barthélemy St. Hilaire ) (٣) — والذي كان مرتبطاً مع دى لسبس في مشروع قناة السويس — وعن طريقه حصل دى لسبس على مساندة د تيير ، Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية الثالثة . فاستغل دى لسبس هذه الفئة برئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالي . وقد تطلب هذا أيضاً ضغطاً مما كسب من جانب السفير البريطاني لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد (٤) .

(١) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٢/٧/٤ ورسالة

الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالاستانة في ١٨٧٤/٧/٢٥ . Voisin, P, 86

(2) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٣) كان بارثليمي سانت هيلير يشغل منصب سكرتير خاص لتيير . ثم شغل منصب

وزير خارجية فرنسا بعد ذلك .

(4) Marlowe, Op, Cit, P, 289,

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية ، فقد احتج الباب العالي على نظام الخوالة الجديد الذى أعلنته الشركة بـدون تصديق السلطان عليه . وأرسل وزير الخارجية التركى ، سفيره فى فرنسا ، يخبره أن الحكومة التركية تفتظر مع الدول الأخرى مسألة إيجاد جمولة موحدة ( Une Unité de tonnage ) وبالتالى التوصل إلى قانون يرضى بقدر الامكان متطلبات التجارة البحرية ، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة (١) .

وعندما لجأ دى لسبس إلى الباب العالي ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم . كما رأينا - أحست الحكومة العثمانية أنها سيدة الموقف وأن من حقها البت فى الموضوع . وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص لسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية وكذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحدة يتخذ أساساً للرسوم (٢) . وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على جمولة السفينة الكلية كماهى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بغرف الآلات المسيرة للسفينة وأماكن الفحم ، كما هو موجود فى نظام الخوالة لنهر الدانوب ومو يمثل نسبة ٣٢ ٪ من الخوالة الكلية للسفينة للبغارية ذات الرفاص ونسبة ٣٧ ٪ للسفن التى تسير بالدوايب الدافعة : ( Paddles ) (٣) .

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر هاركورت ، وزير خارجية فرنسا ، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة

(1) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(2) B. D, No, 33, 16. 11. 1872; Cf, Fitzgerald, Op, Cit, PP, 169 - 171,

(3) Fitzgerald, Op, Cit, pp, 153 - 154

الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، كما وأن الحكومة الفرنسية هي أيضاً مهتمة بمصالح حملة أسهم القناة ، وترى أنه من غير المقول أن يخصص المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة . فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن ، وتطلب من حكومة إنجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالي بشكل يعرض وجود شركة قناة السويس للخطر (١) . وتفسر فرنسا وجهة نظرها في مشكلة الجمولة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام للجمولة سواء في مصر أو في تركيا ، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة « طن سعة » ، وهل تحسب الجمولة بالوزن أى وزن الشحنة ، أم بقياس الفراغات ؟ . وأن كان « تبير » — رئيس الجمهورية — يتفق تماماً مع تفسير دى لسبس لهذه العبارة الواردة بمقد الامتياز (٢) .

وكان الأتراك يخشون المساعدة الفرنسية لدى لسبس . يتضح ذلك من شكوى « هنرى اليوت » ، سفير إنجلترا بالاستانة من أن المراسلات البريطانية مسع لورد ليونز في باريس والتي أرسلت بصفة سرية إلى وزير خارجية فرنسا سرطان ما كانت تنتقل وبسرعة إلى يد دى لسبس ، الذى أمضى معظم عام ١٨٧٣ بالقسطنطينية محاولاً التأثير على الباب العالي للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة (٣) .

رأت الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق ، وبالتالي أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ ، وأنه يجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحصيلها بعد تصديق الباب العالي عليها . كذلك نوه جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا -

(1) Fitzgerald, Op, Cit, p, 175.

(2) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.

(3) Malrowe, Op, Cit, P, 321.

بأنه ليس من مصاحبة أحد أن تفلس شركة قناة السويس (١) ثم أرسل للقبطانية  
يوضح رغبة حكومة جلالة المملكة في عرض الأمر على مؤتمر دولي وإبلاغ الدول  
البحرية بذلك وإن انجلترا على استعداد للمساهمة في المؤتمر المكون من الدول  
البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الحمولة (٢). لأنه  
ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الامتياز على هواها ولا يمكن الموافقة  
على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن ، لأن تفسير كلمة الطن  
لمصلحة الشركة سيؤدي في النهاية لمشاكل كثيرة ، وأن الحكومة الانجليزية ترى  
أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أرسعة الفراغ الذى يحتوى شحنة السفينة.  
والطن في غياب نظام حمولة مصرى وتركى قد يعنى إما طن انجليزى أو فرنسى أو  
أى طن دولى آخر ، وإذا كان على سبيل المثال طن انجليزى فأى طن يعنى ؟ الطن  
الخاص بالحمولة السككية أم الصافي أم المسجلة ؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة  
لسفن الركاب وناقلات الجنود وذلك لسكب حجم حمولاتها السككية . وبطبيعة  
الحال لا تستطيع الحكومة البريطانية البت في هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى  
الدول البحرية بهذا الشأن (٣) . ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها  
في نظام الحمولة الجديد باحتساب رسوم المرور على الحمولة السككية حسب الطريقة  
التي أعلنتها (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 176 - 177.

(2) Ibid, P. 178.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 161 - 164.

(٤) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثال عملي بسيط لها : سفينة حمولتها السككية (حسب

النظام الانجليزى) = ١٠٠ طن . تقوم الشركة باحتساب حمولتها كالآتى :-

الحمولة السككية لقناة السويس = ١٠٠ x ١٣٠ % = ١٣٠

نافس ( استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢ % من الحمولة السككية ) =

إن هذا الخلاف في وجهات النظر حول رسوم المرور في القناة أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر دولي لبحث هذا الموضوع . فالإجراء الذي اتخذته شركة قناة السويس ، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتباراً من أو يوليو ١٨٧٢ ، قد أثار كما رأينا ، احتجاجات حادة في العالم البحري وتدخلت الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التي منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكليلة وطن سعة ، وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية ، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالي الذي عجز عن إيجاد حل للمشكلة . ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضى الطرفين . وأخيراً قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تمهيداً للاستئذان بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسي من الطرفين — إنجلترا وفرنسا — مداه على الباب العالي .

ورغبت إنجلترا في عقد المؤتمر المقترح في لندن ، على أن يبحث طريقة تعديل رسوم المرور وإنشاء نظام عالمي موحد للحمولة وطريقة فرض الرسوم مستقبلاً لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركة إنما هو عمل غير قانوني . وطالبت الحكومة الإنجليزية من الباب العالي بممارسة سلطاته على الشركة لرد فرق الرسوم المحصلة من السفن البريطانية والتي دفعتها تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢ ،

$$١٣٠ \times ٢٥ \text{ } \% = ٣٢٥٠ \text{ طن}$$

الحمولة الصافية لقناة السويس = ١٣٠ — ٣٢٥٠ = ٩٧٥٠ طن

وحيث أن هذا الرقم قريب من الحمولة السككية الأصلية للسفينة لذلك أدخلت الشركة برقم الحمولة السككية للسفينة قبل التعديل ، حسب النظام الانجليزي مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم البور . راجع :

Parl. P. Egypt, No: 5 ( 1876 ): P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. P. 156.

وكذلك فوائدها . وأرسلت الحكومة بهذه الآراء إلى ممثليها في الدول البحرية (١) .

وهكذا تحت ضغط من بريطانيا دعا الباب العالي — في يناير ١٨٧٣ — الدول المعنية للنظر في أمر عقد مؤتمر دولي بالاستانة لمناقشة موضوع الجحولة . وبعثت الحكومة العثمانية بمذكراتها لممثليها لدى الدول تعلن فيه أنه يجب التوصل إلى نظام عالمي موحد لقياس السفن وكذلك للتوصل إلى تحديد « اللان النموذجي » ( Standard Tonn ) (٢) . ورجبت الدول بمذكرة عقد المؤتمر وطلبت انجلترا أن تكون قرارات النهائية للمؤتمر مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول ، بينما أعلن « السكوت ريموسات » وزير خارجية فرنسا بعض التحفظات وهي : « من الضروري قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالي ما إذا كانت الرسوم في قناة السويس تكون على أساس الجحولة المستعملة أم الجحولة الرسمية فقط . ذلك أن النزاع الذي نشب بين ملاك السفن والشركة نشأ أصلاً من تفسير عبارة « بطن سعة » الواردة بفرمان الامتياز . وأن على الباب العالي تحديد معنى هذه السكولة وإلا فإن اجتماع المؤتمر سيكون بغير هدف ، وأن الحكومة الفرنسية لا تعارض فكرة عقد مؤتمر دولي بل إنها ستقبله كل عون في مقدورها ، وإن كانت ترى أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالمي موحد للجحولة يعطى نتائج حقيقية ، وأن محاولة خفض رسوم المرور سيؤدي بالضرورة إلى زيادة في الجحولة الرسمية » (٣) .

---

(1) Ibid: pp: 181 - 183.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf. Marlow, The Making of S.C; Cf. p. 282; C. Roux p. 15.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187 189; Cf. J.C. Roux, Op. Cit, p. 15.

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حاولت فصل موضوع تفسير كلمة طن من موضوع توحيد الحمولة بين الدول .

وفي رسالة المصدر الأعظم للخديوي اسماعيل بخصوص هذه المشكلة بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفي النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الإلتياز الذي صدق عليه الباب العالي . ونتيجة لذلك فإنه يقتضى إعطاء تفسير واضح لكلمة (طن سعة) ، والتسوية في المعاملة بين كافة السفن . إلا أن المشكلة أن الدول لم تأبىع نظاماً موحداً للحمولة . ولما كان نظام مرسوم الانجليزى فى الحمولة أكثر وضوحاً ، فقد رأى الباب العالي أن نظام الحمولة الصافية « Net tonnage » هو الذى يجب إتباعه . ومن الضرورى عندئذ عقد مؤتمر دولى لتحديد السعة المستعمدة ، وقد تعرض الباب العالي للضغط من جانب ( انجلترا وفرنسا ) فالانجليز يرغبون فى عودة الشركة للنظام القديم فى التعريف إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة ، والفرنسيون يساندون دى لسبس ، ولهذا تأنى هذه الشروح (١) .

وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة فى أن شركة قناة السويس من حقها تحصيل الرسوم على أساس الحمولة الصافية للسفينه مقياسه على أساس نظام (مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمى للحمولة فى المؤتمر المزمع عقده (٢) .

أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقدم فرنسا بالضغط على شركة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. G. Roux, Op.

Cit., T. ii, pp. 15 - 16.

(٢) خطابه رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالاستانة ١٣/٨/١٨٧٣ - أنظر :

Fitzgerald, Op. Cit. T, ii, pp. 199 - 201.

قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالي - السابق ذكره - لحين صدور قرارات المؤتمر الدولي للحمولة المزمع عقده بالاستانة ، إلا أن سفير فرنسا في لندن - دوق دي بروجلي ، ( Duc de Broglie ) - ردّ بأن للحكومة الفرنسية تأثير ضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نشيط متشدد الآراء ( Strong Opinion ) ولذا فمن الصعب أن يتخلى عن إيمانه بمسألة حقوق ومصالح حملة الأسهم . وأضاف د بروجلي ، أنه يجب التنبؤ به بأن الشركة ليست شركة فرنسية ، وأن الشكاوى والقرارات ضدها إنما هي من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية . وأنه يعتقد بأن هذه هي القضية حاليّاً ومستقبلاً إلى أن يتم إصلاح النظام القضائي في مصر . وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس (١) . يتضح من هذا محاولة الحكومة الفرنسية حصر الازمة في نطاق محلي ، والعودة بالتسليم بحق مصر في مناقشة الخلافات والمشاكل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور . ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أي مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما للنفوذ الانجليزي على الاستانة وعلى الدول البحرية الأخرى . وهكذا نجدهم يلجأون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصالحهم . لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التصرف حالياً على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فعليه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية (٢) .

أما وجهة نظر جرانفيل ، نتيجة مباحثاته مع المسؤولين الفرنسيين ، أنه لا يتوقع كثيراً من المؤتمر الدولي للحمولة طالما أن القوتين ( إنجلترا وفرنسا ) قد تعارضت

(1) Fitzgerald, T. ii, Op. Cit. pp. 204 - 205.

(2) Ibid, P.



وجهاً نظرياً ومصلحاً تمام التعارض. وأن<sup>١</sup> الانجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس ، فقد أعلنت حكومة جلاله الملكة : « أنها لا تعارض في إعادة النظر في مسألة رسوم المرور من حيث «ستواها وكميتها ، وأن نظام «مورسوم» يجب تأييده كنظام للحمولة وحيد ومعقول . وفي حالة اتخاذ رسوم المرور على الحولة السكليه بدون استنزالات ، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركة وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها . تلك كانت تعليمات الحكومة البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس « Stokes » وسير ب . فرانسيس « Sir P. Francis » الممثلين البريطانيين في المؤتمر الدولي المزمع عقده (١) .

وفي محاولة للتأثير على الباب العالي سافر دي سيس كمادة للاستأنه في ١٧ يناير ١٨٧٣ ، في الوقت الذي دعى السلطان لعقد مؤتمر دولي ، عاودا حصر المشكله في نطاق اختصاص كل من الباب العالي والخديوى ، فاقترح على الباب العالي أن يقوم بمثل عن الخديوى وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمي لمسألة هامه للتجارة العالميه ، وسيكون دي سيس في هذه الحاله تحت تصرف الباب العالي بهذا الخصوص (٢) . ومكث دي سيس بالاستأنه خمسة أشهر المدافع عن حقوق مساهمي شركة قناة السويس ، كما كان السفير الفرنسي بالاستأنه يؤيد دي سيس ويدعو إلى المحافظة على الحاله الراهنه « Status quo » إلى أن تتمكن الدول البحريه من تحديد طريقه قياس الجزء المستعمل من السفن ، ولاقتباس

(1) Ibid. pp. 207 - 209.

(2) Voisin pp. 98 - 99

(مجلد كبرية ١٧ - يناير ١٨٧٣ بمعرفة دي سيس للحكومة الثانية)

نظام عالمي موحد للحمولة تطبقه كل الدول لا يختلف عما اتخذته وتطبقه شركة قناة السويس وشبكات الشركة بحماتها الذي كفلته لها نصوص عقد الإمتياز ولا تسمح بحرقه من جانب واحد (١).

وفي هذه الفقرة التي مكث بها دي أسبوس بالإستانة جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظم في ١٢ مايو ١٨٧٣ سجله دي أسبوس وبحث به لمختلف السفارات . ودافع دي أسبوس في تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقداً للتفويض وأن من واجبه منع الحكومة المتعاقده من تغيير فرمان الإمتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذي يربط بين الطرفين . وختم دي أسبوس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوباً ، ليس فقط عن الأعمال التمهيدية المؤتمرة ولكن أيضاً على طريقه تشكيل المؤتمر ، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية (٢) . أحس دي أسبوس بفضل مساعيه لدى الباب العالي لمنع أي تسكتل دولي لمناقشة تصرفاته المستبعدة في مرفق عالمي . وغاب عن دي أسبوس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوي أو الباب العالي فقط كما كان من قبل . وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خطير سيؤثر على تجارتها وسفنها . وعندما أحس دي أسبوس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦ (٣) .

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسمياً للحكومات المعنية بتاريخ ١٣ أغسطس ١٨٧٣ . بانعقاد مؤتمر دولي للحمولة بالقسطنطينية . ولم تجتمع الدول إلا اعتباراً من ٦ أكتوبر ١٨٧٣ (٤) .

(1) Ibid pp. 115 - 116.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., T. ii. pp. 190 - 192.

(3) Ibid. P. 211.

(4) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

اشترك في هذا المؤتمر ١٢ دولة هي : ( المانيا - النمسا - بلجيكا - اسبانيا - فرنسا - انجلترا - اليونان - ايطاليا - هولندا - روسيا - السويد - تركيا )<sup>(١)</sup>.

وكذلك اشترك في هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كراقب في المؤتمر نظراً لأن شركته سوف تتأثر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر<sup>(٢)</sup>. ومن الغريب أن مصر صاحبة الحق الشرعي في المسألة لم تمثل في المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية . ولم تشارك مصر أو الولايات المتحدة في المؤتمر ولا شركة قناة السويس<sup>(٣)</sup>.

بدأ المؤتمر جلساته واختير آدم باشا (المندوب العثماني) رئيساً له واستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٢، وكانت تعقد جلستين في الأسبوع<sup>(٤)</sup> وخصصت الجلسات الثلاث الأولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر . وفي الجلسة الرابعة تلى رئيس المؤتمر إقتراح دى اسيس والمقدم إلى نوبار باشا في ١٨٧٢/٩/٩ لتحديد طن نموذجى عالمى يتفق عليه جميع الأعضاء من الوجهة العلمية بحيث يمثل السمة المستخدمة في السفن . ثم عرض رئيس المؤتمر إقتراحه بتحديد معنى كل من : الحولة الكلية والحولة العنافية . أما المندوب القراسى فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للبوضوحات الخاصة بقناة السويس مباشرة . ولكن مندوبى كل من إنجلترا وهولندا وإسبانيا والسويد والنرويج إعتراضوا على ذلك. ورد مندوب روسيا والمانيا على مندوب فرنسا ، أنه عند دراسة مسألة توحيد الحولة فإن ذلك

(1) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16-17, Cf Voisin, Op. Cit. 143-4.

(2) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 212 - 213.

(4) Ibid: pp. 213-214.

سيستلزم بطبيعة الحال دراسة مسألة الحوالة في قناة السويس. وعيّن رئيس المؤتمر من وجهة نظره بأن تعطى الأولوية لدراسة موضوع الحوالة، إلا أن المندوب الفرنسي أصر على مناقشة مسألة الحوالة في قناة السويس أولاً على أساس أن دراسة توحيد الحوالة الدولية مشكلة ضخمة وستثير في رأيه الكثير من الإضطرابات. إلا أن مندوب فرنسا أذن وإضطر للتصويت مع رأى الأغلبية (١).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادىء الأمر مسألة مالية وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار في بعض الأحيان لمسائل مالية والقناة أساساً حفرت لخدمة الإنسانية وقضية السلام. فهي جزء من السلام العالمى والقضايا التى أثارها القناة منذ إفتتاحها — مثل مشكلة توحيد الحوالة بين الدول — ما زالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمر من جانب الدول البحرية فى المنظمة التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم : ( إمكو ) I. M. C. O. « المنظمة البحرية الدولية الإستشارية ، والتى تحاول التوصل لإيجاد نظام حوالة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول (٢) ».

وإذا تابعنا جلسات مؤتمر الإستانة الدولى ، نجد فى الجلسة الخامسة — ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ — قد دارت دراسة عامة عن الحوالة الكلية للسفينة. تكلم فيها مندوب هواندا بإسهاب عن تاريخ الحوالة خلال القرون الثلاث السابقة. ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فعبّر عن وجهة نظر بلاده ، وأوضح سهم — حولة لمستخدم نظام « مورسوم » فى تقدير حوالة السفينة ، وذكر أن الطن الذى يعنيه

(1) Fitzgerald., Op. Cit., T. 2. p. 215; Cf. Voisin, p 145—6.

(٢) السيد حسين جلال — دراسات عن السفينة والحوالة والرسوم للاحية ( مطابع

هيئة قناة السويس — ١٩٧٨ ) من ٦٩ .

هذا النظام هو طن فراغ وكل ١٠٠ قدم مكعب يساوى طن ، وهو ليس عملية حسابية نظرية ، بل هو قياس حقيقى للسعة يستخدم فى كافة الظروف بدقة وحتى فى قياس السعة المستعملة للسفينة . ودال ستوكس — المندوب البريطانى — على سهولة تطبيق هذا النظام إلى مسارعة معظم دول العالم إلى اقتباسه وتطبيقه فى بلادها (١) .

ثم تكلم المندوب الإيطالى فايد وجهة نظر مندوب انجلترا فى اتخاذ نظام «مورسوم» نظام موحد للحمولة. أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الانجليزى القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم» . أما مندوب النمسا فقد أيد وجهة نظر مندوب انجلترا. كذلك تحدث مندوب اسبانيا فذكر أن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم مكعب قريب من نظام الحمولة الاسباني وأيد نظام مورسوم وعلق المندوب التركى — صالح باشا — بأن مندوبى النمسا والسويد والنرويج وبلجيكا قد اتصلوا الى نفس النتيجة باتخاذ النظام الانجليزى لسنة ١٨٥٤ كأساس لقياس الحمولة الكلية للسفينة . وتكلم مندوب فرنسا « بارون دافريل » فقال ان اتخاذ النظام الانجليزى كليه سيعترب عليه ارقبات حساسة فى نظام القياس بين الدول البحرية المختلفة . واقترح المندوب المولندى « جانسن » Jansen ، على المؤتمر تبني القرار الآتى : « لتحديد الحمولة الكلية بدون استثناءات منها أحسن طريقته هو نظام «مورسوم» كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤ (٢) .

وفى الجلسة السادسة للمؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسة التاسعة (٩ نوفمبر) أثار المندوب الفرنسى مشكلة العلاقة بين الطن الحجمى والطن الوزنى ، وذكر

(1) Voisin, Op. Cit. p. 146.

(2) Ibid., pp. 146, 148, 151, 153, 154.

على سبيل المثال أن طن الوزن في فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام ، بينما هو في  
انجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرام . أما الطن الحصى للفراغ فيساوى ٤٤ رأم<sup>٣</sup>  
أو ٤٢ قدم مكعب . وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم<sup>٤</sup> ليس بواقعى  
بالنسبة لإختلاف طبيعته الشحنات .

أما المندوب العثماني فقد طالب بأن تكون السعة الفعلية المستخدمة بالبضاعة في  
الشحنه هي أساس تحصيل الرسوم . ثم عرض على المؤتمر اقتراح مندوب  
هولندا - السابق ذكره . ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعة كل  
سفينة أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) .

انشغل مندوبى الدول بدراسه مسأله ايجاد نظام دولى لتقدير حمولة السفن ،  
ذلك أن حمولة قنطرة السويس ستصبح أول تطبيق عملى لحمولة دوليه تعتمد عليها  
جميع الدول . وحيث أن نظام مرسوم كان الأساس المشترك للقوانين الحمولة  
لمعظم الدول البحرية، لذلك اهتمت الدول فى المؤتمر بتطبيقه خالياً من كل عيوبه .  
غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقة الامر المحامى الطبيعى لشركة قناة السويس ،  
تنبه لخطورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشه داخل المؤتمر على تفسير  
الفقرات موضع الجدل فى عقد الإمتياز الثانى للشركة (مادة ١٧) وهو دطن السعة،  
السابق الإشارة اليه . فقد كان يرى أنه بتحديد المشكلة على هذا النحو سيسهل  
عليهم برهنه وإثبات أن نظام مرسوم الانجليزى لا يمثل على الإطلاق السعة  
المستعملة من السفينه . وأن الحمولة البريطانية التى تمثل سعة البقل بالطن للسفن  
قد استبدلت منذ فترة طويلة بنظام مرسوم ، لأن هدف الحكومه  
الانجليزىة هو عدم احداث تغيير كبير فى الحمولة الإجمالية للأسطول البريطانى

(1) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

التجارى . كذلك حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن العن المذكور لا يمت  
بشئ إلى العن العجمى أو بالعن المستعمل فى المعاملات التجارية . وبالرغم من  
الجهود التى بذلها فشل مندوب فرنسا فى اقناع المؤتمر بوجهه نظره ،  
فانسحب من المؤتمر — كما ذكرنا — وانقطع عن حضور الجلسات (١) .

وكان للمندوب البريطانى دوره فى تنفيذ وجهه نظر الفرنسيين ، فذكر أن  
طن البضاعة وطن السفينة هما اصطلاحان قابلان للتبادل ، وأن رأى الحكومة  
الإنجليزية أن العن الصافى للصفينة هو المقصود بعبارة «طن سعة» الواردة بعقد  
امتياز الشركة . وقد أيد أغلبية أعضاء المؤتمر هذا التفسير ، وأن يكون  
الاصطلاح الجديد «السعة المستخدمة» ( Utilizable Capacity ) وهو أحسن  
تعبر للحمولة الصافية المعتمدة من المؤتمر . وقد وافق عشرة أعضاء على  
ذلك (٢) .

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣ ، وقبل أن  
ينتهى من دراسته لمسألة الحمولة تسلم دعوى موجهة له من اللقائم بالأعمال  
الفرنسى عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الاختلاف بين الحمولة الرسمية  
للسفينة ، التى يمكن للسفينة حملها ، وعدد الأطنان بالوزن . وهذا المطلب كان  
مصحوباً بتهديد ، أنه إذا لم يستجب إليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة  
المشكلة مستقبلاً عن الطريق الدبلوماسى . ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة

(1) Ibid., p.p. 178, 270;

(2) إنقطع مندوب فرنسا عن حضور الجلسات إعتباراً من الجلسة العاشرة حتى الثامنة  
عشر .

(2) Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217—220.

وحاد مندوب فرنسا للمؤتمر . وإقترح الفرنسيون أن يضاف الجمولة الصافية للسفينة ما يساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التي يمكن للسفينة حملها . ويحصل رسم من هذه الجمولة الزائدة . ولم يوافق المندوب البريطاني على ذلك ، وإقترح إما أن تستخدم الجمولة الكلية كأساس للرسوم وعندئذ تخفيض فئة الرسم ، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتي يجب أن تقل كلما ازدادت جمولة السفينة الصافية . ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم . وهو العشره فريكات . ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذي استند إلى دراسة عميقة للأرقام التي نشرتها الشركة (١).

هذا وكان المؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من إنقطاع المندوب الفرنسي حيث توقفت مسألة الإستنزالات من الجمولة الكلية للسفن البخارية والشرارية . ولم يعد المندوب الفرنسي للمؤتمر إلا في الجلسة الثامنة عشر ( ٩ ديسمبر ) وذلك عندما حدد الوفد البريطاني في المؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسوم التي حصلت بها شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ ، وعندئذ اضطر الوفد الفرنسي إلى العودة للمؤتمر (٢) .

ثم انتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس في فرض رسوم المرور الحالية وجر كثير من الأعضاء عن أدانتهم لهذا النظام (٣) ، وكان المندوب السويدي قد اقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافي

(1) Ibid.

(2) Roux, J.C., Op. Cit., T. ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(3) Roux, Op. Cit. p. 21.



علاوة على العشرة فريكات، لتعويض خسائرها الناتجة عن الخطأ في تقدير الحمولة في الماضي، على أن يتقصر هذا الرسم الإضافي Surtax بالتدريج كلما ارتفعت كمية الحمولة المارة بالقناة إلى أن يردول هذا الرسم الإضافي . ووافق الأعضاء على هذا الاقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تعميمات القناة . وإنتهت جلسات المؤتمر بمجلسة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣ واضطر المندوب الفرنسي الموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتطبيق هذه القرارات. وكان المؤتمر إلتصاراً مشرفاً للدبلوماسية الإنجليزية . فلقد وصف د فيتزجيرالد العمل الذي قامت به إنجلترا في المؤتمر ، أنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا ، والذي يطلق عليه بالمصطلح السياسي : « Perfidie Albion » (٢) .

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة فإن مضمونها هو إتخاذ طريقة « مورسوم » لإحتساب حمولة السفينة الكلية تم يخصم منها الفراغ الذي يشغله الحملاز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقي هو الحمولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 204.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., p. 221.

Albion اسم لا يتنى قديم أطلق على إنجلترا ، أما كلمة Perfidie فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر ، وهي تنبئ فادراً أو خائناً في اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسي يدل على خيانة إنجلترا لفرنسا . عن تاريخ هذه الكلمة وهلاقة إنجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨ ، راجع كتاب :

Tabouis, Genéviève. Perfidious albion—Entente cordiale.

Translated by J A. D. Dempsey, London 1938 pp.

ووافق الأعضاء على أن "طن القياس" : Tonneau de jauge هو خير تعبير عن طن الحمولة واختفت عبارة "طن سعة" التي أوجدت تفسيرات عديدة من جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية . وأصبح طن القياس الجديد يساوي ١٠٠ قدم إنجليزي مكعب أو ٢٧٣ متر مكعب (١) .

وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحمولة ١٨٧٣ هي أساس احتساب حمولة قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن وبإتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات .

هذا وقد راعى المؤتمر أيضاً ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام التجهيزات في القناة حتى توائم متطلبات السفن ولما صاحبها ، ومن ثم وافق على التصريح للشركة بتحصيل رسم إضافية Surtax granted to the company بالشروط الآتية :

- ١ — بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافي قدره ٤ فرنكات للطن الصافي الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقاً للبند ٩ فقرة (٢٣) من القانون التجاري البريطاني ١٨٥٤ .
- ٢ — يخفّض هذا الرسم الإضافي إلى ٣ فرنكات للطن الصافي من الحمولة التي أوصى بها المؤتمر .
- ٣ — السفن التي سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التي تم قياسها طبقاً للقانون الإنجليزي (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد استنزالات الجهاز المحرك على ٥٠ ٪ من الحمولة الكلية .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207—208.

٤ — السفن التي لم يس طبة القواعد ورسوم، تخفيض حملاتها تبعاً لقواعد الدانوب وتدفع رسماً إضافياً قدره ٤ فرنكات للطن .

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافي ( ٢ فرنكات ) لجميع السفن على الوجه التالي :

أ — ٢٥٠٠ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ١٠٠٠٠٠٠ طن .

ب — ٢ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢٠٠٠٠٠٠ طن .

ج — وهكذا يخفيض الرسم الإضافي كلما ازدادت الحمولة بمقدار ١٠٠٠٠٠٠ طن ، مبلغ ١/٢ فرنك .

د — عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة إلى ٢٠٠٠٠٠٠ طن سواها يلغى الرسم الإضافي وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن .

هـ — السفن الحربية والسفن التي على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضافية (١) .

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالي للخديوى نص قرارات المؤتمر الدول الحمولة بعد التصديق عليها . وترك للخديوى وللشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدول . وأرسل الخديوى

(1) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5—6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit: pp. 233—234.

اسماعيل بدوره للشركة في ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها (١).

ولكن دى لسبس — كماداته — لم يستسلم وانما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات إبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة (٢). فمرد دى لسبس في ٣١ يناير على المذكرة بأن القناة تحتاج الى مبالغ ١٧٥ ر ١٧٣ ر ٣٠ فرنك لإجراء التحسينات بها . وأنه يقبل نظام الحمولة والرسوم الإضافية التي وافق عليها المؤتمر الى أن تصل رسوم المرور بالقناة الى ٣٠٠٠ ر ٣٠٠ فرنك وتتم التحسينات . وأن يصل الدخل الصافي الى ربح قدره ٨ ٪ من رأس المال . وعندئذ ينخفض الرسم الإضافي بمقدار ٥٠ سنتيم ، سنوياً . كذلك اعترض دى لسبس بشدة على اعفاء السفن الفارغة من الرسوم الإضافية (٣).

وأعلن الباب العالي أنه لن يسمح بأي تغيير ، وأرسل مذكرة بذلك الى دى لسبس في ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية ، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة ، وأنه في حالة عدم تطبيق تلك القرارات فيلغى الرسوم الإضافية ويكتفى فقط برسم ١٠ فرنكات للطن الواحد (٤). عندئذ قدم دى لسبس احتجاجاً رسمياً في ٢٠ مارس للخبديوي ضد موقف الباب العالي ذكر

(1) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) p. 6; Cf. Fitzgerald. p. 221.

(٢) راجع خطابات دى لسبس والاقتراحات واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالي عليها المنشورة في كتاب :

Voisin, Op. Cit. pp. 235—254.

(3) Parl. p. Op. Cit. p. 6

(4) Ibid;

فيه : « أن شركة قناة السويس لم تدع للإشتراك في مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية في حالة إذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة . وأنه كان ينوى الدخول في مفاوضات عن طريق سمو الخديوى . ولكن خطاب سمو السلطان يفهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة . وبالتالي اسحب اقتراحى الخاص بالمصالحة وأؤكد مصلح حملة الاسهم بدون تعديل . وأن شركة قناة السويس ترغب في تجنب أى صراع مشير ضد أى فرد . وأرى أن هذه القرارات خرق لمقد عام صدق عليه السلطان نفسه . وأن حملة الاسهم قد وضعوا أمانة فى يدى رؤوس أموالهم بناء على ثقتهم فى عقد مقدس : « Solemn Contract » ، وعلى ذلك فإنى اعتبر الباب العالى مستولاً عن كل ما يترتب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فريكات للطن طبقاً لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولي للحمولة، بدلاً من طن السعة الحقيقي المستخدم فى السفن وهو الوارد فى عقد امتيازنا المبرم مع الخديوى . وبناء على كل ذلك أعلن عن تحفظنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات . وأن الخسارة المقدرة حالياً حوالى ٧٠٠.٠٠٠ فرنك شهرياً ، (١) .

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان . وكان هناك خوف من هدم اطاعة دى لسييس لأوامر السلطان . وكانت آخر مهلة للبدء فى تنفيذ القرارات هى ٢٩ أبريل ١٨٧٤ (٢) . وفعلوا واصل دى لسييس تجاهله لقرارات المؤتمر وواصل فرض رسوم الشركة ، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحة وكذلك

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227—230; Cf. Voisin, ii, p. 239.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226, Cf. Voisin, Op. Cit. p. 239.

رفض طلبه الخامس بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة . وإحتج دى لسبس على ذلك بقوله : « إننى بإعتبارى رئيساً لشركة مالية وكواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateral contract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين ، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما تطبق بدقة عقود امتيازنا ونشرف على تنفيذها » (١) .

ووقفت الحكومة العثمانية موقف التردد ، ويعمل البعض إرتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر ، أو عدم إطاعته للخديوى وحدث ذلك فعلاً (٢) . إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التحدى الصارخ من دى لسبس ، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للخديوى يخبره فيها : بمنحكم السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، باستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى . وإن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة . ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى إستخدام نفوذنا وسلطاننا لتنفيذ مقررات المؤتمر . وفى حالة إذا قام دى لسبس بإعاقة الملاحة فى القناة ، الرجا الرد علينا بسرعة لإتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن (٣) .

هذا وقد تردد أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد هدد بإغلاق قناة

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(2) Ibid. Footnote. p. 234.

(3) Voisin, Op. Cit. p. 245; Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235—236.

السويس وإطفاء الأنوار الملاحية ، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة . وأن كل ذلك سيؤدي إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية في قناة السويس وقد يؤدي آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها (١) .

ويرى البعض أن الحديو لم ينظر إلى هذه الأمور — تأزم العلاقة بين السلطان ودوى لنسبس — بإزعاج شديد فربما شعر برضا خفى من اضطراب هذه الأمور بينهما . ذلك أن رغبة الحديو المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالي (٢) .

وبعد مرور أسبوع على رسالة الصدر الأعظم دون رد وسوخ دوى لنسبس لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، أمر الحديو اسماعيل « الجنرال ستون » ، وهو ضابط أمريكي يعمل بمخدمه للقوات المصرية ، بالتوجه إلى القناة . كذلك تم إرسال « الكابتن ماكيلوب » : « Mac-Killop » الانجليزى ، بالتوجه بسفينة حربية لبورسعيد ليكون فى المدخل الشمالى للقناة ويضمن سلامة الملاحة (٣) . هذا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتى : ٢٥٠ جندي بالإسماعيلية ، ٦٠٠ جندي ( مشاة ومدفعية ) فى نفقته ، ٢٠٠ جندي فى المنطقة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد ، ٥٠٠٠ من قوات البدو تم استدعاؤهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ ببورسعيد ، ووزج الباقى على طول القناة . وكانت القطع البحرية الآتية فى مدخل بورسعيد : الفرقاطة ( محمد على ) والمدمرة ( الهدهديه ) ومعها قاطرة إنقاذ (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234. Hallberg, p. 227.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236—7.

(3) Ibid; Cf. Voisin, Op. Cit. pp. 255—6.

(4) Voisin, Op. Cit: pp. 254—6

هذا وكان الخديوى قد أرسل لى سبس يطلب منه سحب اعتراضاته وإلا فإنه سيتم الإستيلاء على القناة ، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقاومون هذا الإجراء سيكون مصيرهم الطرد . وإزاء هذا الموقف الخطير ، لم يكن أمام دى سبس إلا الإذعان والخضوع خصوصاً بعد أن نصحتته الحكومة الفرنسية بالموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

وهكذا سارع دى سبس إلى إرسال موافقته فى خطاب الى الخديوى بتاريخ ٢٦ ابريل ١٨٧٤ أعلن فيه : « نظراً للأوامر التى أصدرها السلطان لإحتلال قناة السويس ، وتحت الاحتجاج والتحفيز للمحافظة على حقوق حملة الأسهم ، فإن ادارة التحركات بشركة قناة السويس ستبدأ اعتباراً من ٢٩ ابريل ١٨٧٤ بإحتماب تعريفه الرسوم وفقاً لما فرضه الباب العالى . (دى سبس) » (٢) . وقد أخطرت وزارة الخارجية الفرنسية الدول البحرية بقرار دى سبس المذكور (٣) .

وكان لتدخل قنصل هولندا العام فى مصر : « M. Ruysenaers » ، لدى الخديوى وبطارقته الودية أثره فى تجنب المشاكل (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(2) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p. 252.

(3) Voisin, Op. Cit. pp. 257—258.

(4) Bulletin Décadaire; No. 83, 3 juin 1874. p. 12.





# الفصل الثالث

## الآزمة الثالثة

مشكلة تطبيق الخمسة ورسم المرور  
« ونهاية الصراع »

- تقرير دي لسيبس عن مشكلة رسوم المرور .
- مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة .
- المحاكم التي ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة .
- تفصيل رسوم المرور مع الاحتجاج .
- جهود دي لسيبس للتفاهم مع إنجلترا والباب العالي .
- مشروع دي لسيبس لتحسين القناة وموقف إنجلترا .
- نهاية الصراع :
- ✧ بعثة شارل دي لسيبس الاستانة .
- ✧ بعثة ماريوس فونتان إلى لندن .
- ✧ تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية .
- ✧ موقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة .
- ✧ نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات .
- ✧ اتفاقية السلام د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، ونهاية الصراع .



لم يؤد إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أذن إلى إنهاء مشاكل الشركة ، كما تبين من قبل ، فقد بدأت المشاكل تظهر بشكل متزايد وبسرعة . وكان آخرها مشكلة رسوم المرور وإستسلام دى لسبس ، تحت التهديد بإستخدام القوة ضده — كما رأينا — وكانت هذه هى الهزيمة الأولى له . ولم يكن ذلك خاتمة المطاف فى صراع الشركة مع انجلترا والشركات الملاحية ، بل كان بداية لمرحلة جديدة من الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانية لجمود دى لسبس . ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت انجلترا أسهم مصر فى شركة القناة ( نوفمبر ١٨٧٥ ) . عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانية وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ (١) . التى أنهت الصراع بين الطرفين .

قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية لمساهمي شركة قناة السويس وغداة أزمة رسوم المرور تقريراً (٢) يعبر عن المرارة لما طائاه فى الأشهر السابقة ، أشار فيه إلى المزامرات السياسية التى حيكمت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة البريطانية بالإستانة وإيعاز من أحد أعضائه بمجلس إدارة شركة المساجيرى ماريتيم ، وأنه — دى لسبس — قد إحتج ضد كل تدخل أجنبي فى شئون الشركة كما ذكر أن الباب للعالم قد أصدر تفسيراً للادة ١٧ من عقد الامتياز مطابقة لحقوق الشركة — من وجهة نظر دى لسبس — وهاجم فى تقريره المؤتمر العلوى للحكومة ، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والى يتساوى

(١) راجع الاتفاقية فى نهاية هذا الفصل وراجع أيضاً الفصل الثالث من الباب الثالث

( راجع أسهم قناة السويس )

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس إلى الجمعية العمومية لجهة الأسهم الجلسة

١٨ يناير ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الموقف الدائم :

أسطولها مع أسطول إنجلترا ، لم تشارك في المؤتمر . كما لم يتم دعوة الطرفين المتعاقدين (مصر وشركة قناة السويس) (١) . وهاجم دى لسبس بشدة في تقريره موقف إنجلترا من هذه الازمة ، لان إنجلترا قد أجبرت الباب العالي على إعطاء المثل في سلب رؤوس الاموال الاجنبية المستثمرة في الشرق ، (٢) ودافع دى لسبس عن نفسه في تقريره بالنسبة لمسألة إنتشار برقيات في كافة أنحاء أوروبا تهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها ، وقال : « إنه إذا توفقت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط » ، (٣)

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الجمرلة الجديد بالقناة ، فقد بلغت في الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العام (٤٧٢٣٢٥ فرنكاً) ، لذلك سلم للحكومة المصرية بياناً هو ضحاً به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح (٤) ، وكلف دى لسبس مسدوب الباب العالي لدى شركة قناة السويس في مصر بإعطاء بيان شهرى بمائل يضم مجموع البيانات الإحصائية السابق ذكرها (٥) .

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث السلطان بيجور سعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر ، إلا أن هذا الموظف كان يتقاضى مرتباً شهرياً من شركة قناة السويس ، ولذا

(1) «... ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes» Ibid.

(2) Ibid. p. 12.

(3) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp. 5 - 6.

(4) Ibid., pp. 12 - 13, No. 96, 22, 8. 1874

(5) Ibid. p. 13.

فإن تدخله كان غير مفيد ، ويعلق لورد دربي - وزير خارجية بريطانيا - على موقف هذا المراقب « Controllor » العثماني بالشركة بقوله : « إن وضعه كان شاذاً كمرقب إلا أنه كان مسئولاً أمام حكومته وأن المشكلات التي كان يمكنه بحسبها ، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب » (١) .

ووصف دي لسبس موجة العداء التي صبغت مناقشات مؤتمر الاستانة الدولي ، بأنها كانت تنم عن روح العداء للشركة ، لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الوادي إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر : « يجب إدانة المتهم » : « il faut Condamner la Coupable » ، ويذكر دي لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس (٢) .

وأينا في الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية ، في المؤتمر الدولي للحمولة ، في هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس . واضطرار دي لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذه لمقرارات المؤتمر بعد صراع استمر أكثر من عامين تارة مع المحاكم وتارة أخرى مع المؤتمرات الدولية . ورغم هزيمة دي لسبس ، إلا أن همته لم تفتر وعزمته لم تسلك ، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولي حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس حمولة السفن وتحميلها وقد امت هذا

(1) « .. In an anomalous position for a controller ».

Fitzgerald., Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٢) نشرت صحيفة الشركة تقريراً سبباً عن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر الحلة الدولي بالاستانة ١٨٧٣ وتكفل الدول ضد الشركة وذلك في جلسة الجمعية العمومية للمساهمين رقم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ - راجع :

Bulletin Décadaire, No. 130, 2, 8. 1875,

العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأت شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر الجحولة الدولي وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقديم حمولتها ، بدلا من قبول بيانات شهادات الجحولة الخاصة بالسفينة كأساس لرسم العبور .

وأثار ذلك شكاوى عديدة واحتجاجات الشركات الملاحية البريطانية ، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالإستانة لكي يقدم احتجاجاً للباب العالي على أساس أن هذا العمل يتعارض تماماً مع الرسوم الإضافية التي أقرها المؤتمر الدولي للجحولة وتبناها الباب العالي (١) . ذلك أن مؤتمر الجحولة قد قرر : « أنه عند تحديد الجحولة للسفينة يرجع إلى السلطة العليا في الدولة ، وأن سند الجحومية المقدم من السفينة يجب أن يعترف به في كل دولة كأساس حقيقي لإحساب رسوم المرور والضرائب ، وأن تحسب الرسوم على أساس الجحولة الصافية الواردة بسند جحومية السفينة » . ويستدل لورد ديربي من ذلك أن دى لسبس والشركة عندما تجبر كل سفينة للخضوع لعمليات قياس حمولتها من جديد ، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الاستانة وتوصيات الباب العالي . وحثت الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التي نفذت قرارات المؤتمر الدولي للجحولة ، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتماد مستندات السفينة . وأرسلت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التي قام بها موظفي الحكومة البريطانية والتي أعدها « مجلس التجارة البريطاني » حسب توصيات المؤتمر الدولي للجحولة لتكون صالحة للاستعمال في قناة السويس (٢)

(1) Lord Derby to Elliot, 27 1874, Parl. p. Egypt, 2 (1876)  
No. 2,

(2) Ibid.

وقام هنرى اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية (١) .

هذا وكان ملاك السفن في شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة ، بعد تطبيق رسوم المرور ، عما اذا كانت توصيات المؤتمر الدولى للعمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بفرعها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٩ . ولكن لورد دربي رأى أن الفرق في الزيادة بسيط إذا ما قورن بالرسوم الجديدة المنضمة الرسوم الاضافية . وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها في القناة . وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلا شك من افتتاح قناة السويس . وكانت ستضار إذا فشلت شركة القناة في الوفاء بالتزاماتها (٢) . واضح من ذلك رغبة دربي نهضة خواطر ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى العديدة .

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب موظفي شركة قناة السويس . وانهالت الشكاوى على كل من مجلس التجارة البريطانى ، Board of Trade ووزارة الخارجية البريطانية . وفي الوثائق البريطانية المنشورة في مضابط البرلمان البريطانى يحدد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام العمولة الجديدة ، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة . دون النظر اشهادات

(1) Elliot to Derby, 22.7.1874 Parl. p. Egypt 2 ( 1876 ) No. 6, p. 4.

(2) Parl. P. Egypt 5 ( 1876 ) p. 10.; Cf. Fitzgerald, Op. Cit, Vol. 2, p. 242.



الجولة التي تحملها السفينة. ووجود فارق بين الحولتين لمصلحة شركة قناة السويس. وقد اخترت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر. فنجد منها احتجاج شركة P & O البريطانية لمجلس التجارة البريطاني لقيام موظفي شركة قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها : « بكين » Pekin وترقب على قياس الشركة زيادة في الحمولة قدرها ٣٠٠ رطلًا زيادة عن حمولة السفينة المسجلة، وذلك بسبب عدم استئصال بعض غرف الطاقم مثل الضابط الإداري Purser والطبيب فيها من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع طبيب على السفينة لحدمة طاقمها. وعلى ذلك طلب « مجلس التجارة البريطاني » بعد أن تأكد من أحقية شركة P & O من لورد دربي، أن يقدم احتجاجا للحكومة العثمانية بهذا الموضوع (١).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, Prompt بشكاوى نفيسد عدم شرعية رسوم المرور التي قدرتها شركة قناة السويس. فقد اتضح من التفسيرات التي قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرف بطريقة غير شرعية، وأنه ليس لها السلطة للتصرف بهذه الطريقة. وأرسل لورد دربي إلى هنري أليوت بالاستئذان يخبره أن الوسائل التي يجب اتخاذها من جانب الباب العالي هي قيامه بتنفيذ سلطاته من خلال مبعوثه في مصر (يقصد الخديوي) الذي عليه أن يراقب إجراءات الشركة. ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة، وعلى ذلك فإن حكومة جلالة الملكة لن تزعج حكومة الباب العالي بمثل تلك الشكاوى. فدى ليس نفسه اعترف بحق الخديوي وسلطاته في مسألة رفع رسوم المرور والتي رجع فيها للباب العالي. ولهذا فإن حكومتنا انجلترا تحث الباب العالي على إجبار شركة

(1). Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. Par. P. Egypt 2 (1876)  
No. 10, pp. 5 - 8.

التنزه لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية في دفع رسوم المرور غير الصحيحة وترك للباب العالي سلطة التصرف في هذا الموضوع (١). وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teazer (٢) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (Troop ships) قدامتحت هي الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تفصيل لذلك (٣). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من الصعوبات التي واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التي تحملها سفنهم ، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقاً لقواعد مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية (٤).

(1) Derby to Elliot, 17. 8. 1874, Par. P. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 - 9.

(٢) حصلت الشركة ٢٤٧٧٠٦٥ استرليني زيادة في الرسوم بدون وجه حق ، وطلبت السفينة رد المبلغ ورفض دي لسبس وأرفق جدولاً بطريقة احتساب الرسوم :

Admiralty to Tenterden ( بوزارة الخارجية )

Par. p. 14. 9. 1874 Egypt 2 (1876) No. 16

كذلك احتجت وزارة البحرية على اختلاف الرسوم على السفينة الأخت Hart sister ship. أى طبق الأصل . ولكن اللورد دوبي رأى عدم اثرة الشكوى نظراً للفروق الطفيفة راجع :

Admiralty to Tenterden, 30. 10. 1874, Par. P. Egydt 2 (1876) No. 36, p. 27.

(3) Admiralty to Mr. Lister, 7. 10. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(4) Stanton to Derby, 1. 10. 1874, Par P. Egypt 2 (1876) No. 27.

أما ملاك السفينة البريطانية : Hankow، فقد قدموا احتجاجاً شديداً للورد  
 دربي لأن مندوبي شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بمعرفةهم بزيادة ٤٠  
 طناً عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة ، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة  
 التي تحملها السفينة صادرة من مجلس التجارة البريطانى ، وذكر ملاك السفينة  
 أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بإزدراء . وطالب ملاك السفينة  
 من الحكومة البريطانية التقدم بإحتجاج ، لدى الشركة، على سلب الشعب البريطانى  
 وعدم إتباع سياسة ضعيفة كمثل السياسة التي إتبعتها الحكومة السابقة (١) . وردت  
 وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع، ويشغل بالهاماسة  
 إعادة قياس السفن البريطانية التي تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق  
 قواعد القسطنطينية (٢) .

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية « Mesopotamia » العديد من المشاكل  
 للشركة فقد إصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة،  
 وعند عبورها التالى للقناة منعها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلغيات التي  
 أصابت الكراك . وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيه إسترلينياً أى ما يعادل

---

= طلب ستانتون من مستر بيرسيفال Perceval - نائب القنصل البريطانى في بورسعيد -  
 أن يمهده بتفاصيل عن هذه الوقائع ليستطيع تقديمها وإجراء تقرير عنها لإدارة الشركة  
 بالإسكندرية ، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة  
 البريطانى ومع ذلك تجاهلتها الشركة - راجع :

Stanton to Derby, 2. 11. 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 30.

(1) Messers, Watts Milburn and Co, to Derby, 2. 12. 1874,  
 Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(2) Tenterden to Messers Milburn, 9. 12. 1874, Par. P. Op  
 Cit No. 60, p. 40.

١٠٠٠ فرنك ودفعت السفينة التعويض مع الإحتجاج . ويعلق نائب القنصل البريطاني ببور سعيد : « Perceval » على ذلك ، بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية . وحيد لورد دربي عرض قضية السفينة « ميزوبوتاميا » على المحاكم المصرية . واستفسر دربي من مستائتون ، عما إذا كانت تقارير « بير سيفال » بخصوص سوء معاملة موظفي شركة القناة ، قاصراً فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول ، عندئذ يتحتم تقديم حالات عديدة يمكن عن طريقها للحكومة البريطانية الإحتجاج على عدم المساواة في المعاملة بين الدول في عبور القناة ، وفي ذلك مخالفة صريحة — في نظر دربي — لعقد امتياز لشركة . وأن هذا سند قوي لحث حكومة الباب العالي لإلزام الشركة بالمساواة في المعاملة (١) .

وعلق Trevor — بمجلس التجارة البريطاني — على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله : « أصبح المهتمون بقناة السويس يرون في تصرف هؤلاء غير الملتزمين ، وفقدان الأمل فيهم ، كل ذلك يؤكد بأن ملكية هذا المرفق العالمي وجعله مشروطاً طامياً

---

(1) Derby to Stanton, 11, 12. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 61. p. 40.

أرسل الممثل القانوني لشركة قناة السويس Malenfer الى محافظ بورسعيد في ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دفع ١٠٠٠ فرنك نتيجة للاضرار التي أصابت الكراكة التابعة لقناة السويس ، وذلك بناء على المادة ١٠ ، ٦ من لائحة الملاحة بالقناة ، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة السويس للسفينة ميزوبوتاميا بعبور القناة بناء على شروط امتياز ١٨٥٦ فأهمل أن هذه الشروط لا تلزمنا وقال : ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المديون بها وبذلك تسمح لكم بعبور القناة برسوم المرور ، لأن مهمتنا ومهمة جميع موظفي الشركة هو حسن ادارة القناة وجعلها صالحة للملاحة العالمية . رسالة Malenfer

الى محافظ بورسعيد في ١٩/٩/١٨٧٤. Par, P. No. 26. Op. Cit.

حقى تنتهى تلك المصاعب . وأنه ان تلتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق المائى فى يد شركة خاصة ، (١) .

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانية، إثارة ضيق أصحاب الشركات الملاحية ، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى ، غير القناة الحالية ، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرانفيل وزير الخارجية البريطانية يحضره بأن الحديوى إسماعيل على استعداد للنظر فى مشروع إنشاء قناة ملاحية جديدة من الاسكندرية إلى السويس (٢) . وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنها لم تخرج للحيز التنفيذ (٣) .

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الإحتكام القضاء فى المنازعات التى تنشعب بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها . ورأى ستانتون — قنصل بريطانيا فى مصر — أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الاسكندرية المختطة (٤) .

---

(1) Complications and difficulties will be endless so long as this great highway of nations remain in the hands of a private company», Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 248.

(2) Stanton to Granville, 24 9. 1872, Parl. P. Egypt 18 (1883) No. 1.

(3) Hallberg, Op. Cit. pp, 228, 27. 3. 74; Cf. Wilson, Op. Cit. p. 64, Hoskins pp. 432 - 436.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 26. p: 23.

كما رأت الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هي جهة الاختصاص للنظر فى القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس (١) . وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصرى وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexandria هي المحكمة المختصة التى يجب أن ترفع إليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور ، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن الضغط الدبلوماسى سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك . إلا أنها لم تستبعد المشاكل التى سيثيرها دى لسيس وإحتمال إثمارة غير الباسب العالى أو دول أخرى قد تعارض إعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة (٢) .

كذلك نفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذى وقعت فيه برفضها إستسلام التعليلات والوائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على طاق الشركة ، وأن البواليس المصرى سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التى قد تحكم بها المحاكم المحلية ضد الشركة (٣) .

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس ، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد أصطبغت بطابع يوحى بأن القنصاة عمل فرانسى . فشقت قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية ، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيين ،

---

(1) Derby to Stanton, 2.7.1874, Parl P. Egypt. 2 (1876) No.

1. p. 1.

(2) Stanton to Derby, 15.7. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 4.

p 3.

(3) Nubar to Stanton, 16.11.1874, Parl. P. Op. Cit. No.

173. p. 128.

وهذا عمل إعراف به ودونه تاريخ الحضارة (١) .

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس باعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطة القنصلية الفرنسية لأن هذا يتعارض مع المبادئ المعقدة بين الشركة والحديوى ، وأن مشا كل المساهمين فيما بينهم تنظرها المحاكم الفرنسية ، أما مشا كل الشركة والحكومة أو الشركة والأفراد فتنظرها المحاكم المحلية . ورفضت الحكومة البريطانية تفسير كلمة Treaties بأنها المحاكم القنصلية المحلية وأن هذا تفسير خاطئ لا تقبله حكومته إنجلترا (٢) .

ولتبعه لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وعملية إعادة قياس سفنهم لاستعمال مجلس التجارة البريطانى ، سفير إنجلترا بالإستانة البت في هذا الموضوع ، وحث الباب العالي لمباشرة سلطاته . فأنزل هنرى إليوت بعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس ، وعدم التأخير (٣) . وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنرى إليوت وجدده مطابقا تماما لوجهة نظر الحكومة البريطانية ، وطلب من الحديوى دراسة هذا الموضوع بنفسه ، والاستفسار عنه وإتخاذ الخطوات الضرورية في هذا

(1) Parl. P. Egypt 5 (1876), attitude of French Government. p. 7.

يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حثت أن هى أقرت إشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صحتها رسميا بصيغة فرنسية ، وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول وأنها طابع دولي . وأن هذا سيثير ضدها الدول عامة وإنجلترا خاصة .

(2) Derby to Station, 11. 12. 1875, Egypt 2 (1876) No. 174, p. 130.

(3) Elliot to Derby, 18. 1. 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 81. p. 52.

الموضوع (١). إلا أن الجنرال « إجناتيف » - سفير روسيا بالإستانة - طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لحين التوصل إلى تفاهم مع شارل دي لسبس الذي كان موجوداً بالإستانة للتفاوض آنذاك (٢) .

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الحمولة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للعقد المبرم بينها وبين الخديوي فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم احتجاجها في نفس الوقت : « Objectionable wording » . لذلك لفت دربي نظر الباب العالي لهذه الصيغة الاعتراضية ، التي تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور لجميع السفن المارة بالقناة ، وذلك إعتباراً من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ وهو تاريخ تنفيذ شركة القناة لقرارات مؤتمر الحمولة الدولي (٣) .

وكانت الشركة تبعث في الوقت نفسه كل شهر بإحتجاج رسمي إلى الباب العالي تحمله فيه مسؤولية خسارة الشركة ، وخرق عقد الإمتياز ، وذلك عن طريق الخديوي إسماعيل لرفعه للباب العالي ونص هذا الإحتجاج والتحفظ :

« La Compagnie du Canal de Suez rend responsable la Porte-Ottomane de la perte resultant de l'application d'un tarif imposé par la force militaire, avec l'ordre de prendre possession du Canal de Suez, "pour" la restitution en être pour-

---

(1) Elliot to Derby, 21. 4. 1875 Parl P. Op. Cit. No. 192. p. 91.

(2) Ibid.

(3) Derby to Elliot, 11-11-1872, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 42, p. 31.



suivi par tous les moyens que de droit. » (١).

وكان دى اسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها : « مادة النهب » ( The act 'of spoliation ) ويستدل دى اسبس على ذلك ، بكتيب نشره أحد الانجليز بليونبول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية العلوى ، بأنه « سرقة دولية » (٢) .

ولقد أثارت تلك الاحتجاجات الدورية ، والتي كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالي - فأرسل يخبر شركة القناة بأن الخوالة التي أقرها مؤتمر القسطنطينية العلوى لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المشتركة في المؤتمر ، وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة (٣) .

(١) كانت الشركة تنشر كل شهر بيجريتها المعروفة باسم Bulletin Décadaire احصائية بالسفن المارة بالقناة ، والحسابات الناتجة عن تطبيق قواعد القسطنطينية وهناك مثال لتلك الاحصائيات عن شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت قناة السويس ١١١ سفينة بلغ اجمالي هولاتها ١٣٠٢٦٣٩٣ طنًا . والرسوم على أساس ١٠ فرنكات لكل طن سعة حقيقية :  
سنت فرنك

$$٢٣٠٢٦٣٩٣ =$$

$$٢٠٣٥٨٥٦٣٩ = \text{والرسوم حسب قواعد}$$

القسطنطينية

$$٢٦٦٥٦٧٥٤ = \text{فروق الرسوم}$$

إذن الحسابات توازي ١١٠٨٠٨ / . راجع :

Bulletin Décadaire, No. 145 2 - 1 - 1876.

(2) Properly stigmatized as, "International robbery"

Fitzgerald, T. ii. p. 246.

(3) Safwat Pasha to Musurus, 21. 7. 1875 Parl: P. Egypt 2

(1876) No. 168. P. 124.

لم يجد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول ، الذي اتبعه  
دى لسبس في أزمة رسوم المرور ، والذي أدى إلى هزيمته ، لذلك لجأ إلى اتباع  
أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلاً من المواجهة . وركز جهوده على  
انجلترا والباب العالي .

لهذا نجد دى لسبس غداة تنفيذه مقررات المؤتمر الدولي للجموالة يسارع إلى  
إغراء انجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها  
من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها . وذلك حتى تظل  
قناة السويس صالحة للملاحة ومتطورة مع تطور بناء السفن . وفي هذا مصالحة  
للسفن البريطانية التي تمثل أكبر نسبة في السفن العابرة للقناة . وبالنسبة للباب  
العالي فقط استخدم معه دى لسبس أسلوب الضغط الدبلوماسي والمفاوضات  
بالإستعانة بنفوذ الحكومة الفرنسية ، عن طريق تقديم مقترحات جديدة تهدف  
إلى خروج الشركة من أزمتها المالية تزودها بالوسائل المادية التي تساعد على  
إتمام عمليات تحسين القناة (١) .

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لسبس اسم : « مرحلة  
تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة » Nouvelle Proposition de  
" Conciliation " .

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة في سنواتها الأولى  
نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد . فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 259.

( راجع رسالة سفير فرنسا بانجلترا إلى الخارجية الفرنسية في ١١/٥/١٨٧٤ ) .

(2) Bulletin Décadaire, 2 aout 1875, No. 130, p. 70

بصورة مؤقته وسريعة حتى يكون افتتاح القناة في الموعد المحدد ، فلم تصل كثيرا من أجزاء القناة للعمق المقترح وهو ٢٦ قدماً و د الشـذورات ، التي كان من المفروض أن توضح المجرى الملاحي الرئيسي ، لم تكن في الحقيقة ، في أجزاء كثيرة منها سوى أو تاد خشبية : Logs . كذلك لم تستكمل علامات الإشارة على ضفتي القناة ، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد (١) . وكان المدخل الشمالي للقناة في البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمي النيل وكانت ضفاف القناة آخذة في الانهيار ، وضخميات القناة خطيرة على الملاحة نفسها (٢) .

وفي الواقع كانت هذه الأشياء جميعاً في حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة ، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة لإقـدم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس (٣) .

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات ، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التي عانتها الشركة من جهة والمشاكل السياسية التي رأيناها من جهة أخرى ، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو د برنامج عام ١٨٧٦ ، بعد ماتم الوفاق بين دى لسبس والحكومة البريطانية كما سنرى . وكان البرنامج الثاني لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطاني لقناة السويس والمعروف باسم د برنامج لندن ١٨٨٣ ، (٤) .

(1) Hoskins, British Routes to India, pp: 453—454.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2, p, 251.

(3) Ibid.

(4) Funck Brentano Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947. pp. 107—108.

لهذا سعى دى اسبىس لمقابلة سفير إنجلترا بفرنسا - لورد ايوونز - فى ( ١١/٧/ ١٨٧٤ ) وطلب منه ابلاغ وزير خارجية إنجلترا بأن شركة قناة السويس مهتمة بالبحث عن زيادة فى دخلها حتى تتمكن من تحسين قناة السويس بالاستعانة بمحققا فى رسوم رسوم السفن بميناء بور سعيد ، وهو الحق الذى كفلته نصوص عقد امتياز الشركة ، ورأى أن ذلك سيكون مثير للاعتراض والرفض وأنه من المرجح فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادلة . ومن ثم عرض دى اسبىس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص فى الآتى :

أولاً : السماح للشركة بزيادة رسوم « الفرنك » الذى كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته فى الحصول على قرض للشركة بهذين هذين الزيادة . وطلب ألا تثار معذوبات من جانب إنجلترا أيام السماح للشركة بذلك ( ١ ) .

ثانياً : الاستمرار فى تحصيل الرسوم الإضافية التى وافقت عليها اللجنة الدولية للحمولة ، لمدة عشر سنوات ، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة التى تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل عام إلى أن تتلاشى كلها خلال ست سنوات . وأشار دى اسبىس إلى أن الخطة المحتملة فى إضافة رسوم فرنك واحد ( المذكور فى بند أول ) زيادة على الرسوم الإضافية ، وبعد عشر سنوات يبدأ فى تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام . أو أن يوقف تحصيل رسوم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به .

( ٢ ) هذا الرسم الإضافى ( فرنك واحد ) لم يتم والذى سبق للباب العالى أن منعه للشركة عام ١٨٧١ ولم تطبقه الشركة آنذاك - أنظر :

وأضاف دى لسبس للسفير البريطاني أنه مهم جداً بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة إنجلترا . ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الاستانة سيكون من السهل عندئذ لدى لسبس أخذ تصديق الباب العالى والحدوي دون صعوبة . وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف . وأضاف للسفير أن هذه آرائه الشخصية . ولم تعرض بعد على حملة الأسهم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام إنجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات .

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى لسبس حول هذه النقاط . ونصح ليونز فى رسالته إلى دربي ، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى لسبس إلى الاستانة (١) .

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربي هنرى اليوت - سفير إنجلترا بالاستانة - علماً برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى لسبس فى هذه المسألة . وأن اتمام أى شئ يجب أولاً وأخيراً أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى . وأيضاً ضرورة استشارة الدول البحرية ، وأن يراعى عند التفاوض مع دى لسبس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء . وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها ، فى تحمين الملاحة بالقناة والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمي : Silting - up عند مدخل القناة فى البحر

(1) Lyons to Derby, 11. 7. 1874, Parl. P. Egypt 2 (1876)

المتوسطه ذلك لأن مهندسى القناة لم يقدرُوا بعناية هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم  
واصلاحاتهم كافية . كذلك أوصى دربي بضرورة لفت نظر دى لسبس لهذا  
الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة  
بزيادة الرسوم . كما رأى ضرورة توضيح الاحتجاجات والأعمال المطلوبة  
المقترحة وتكليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة إنجلترا والباب العالى والدول  
البحرية الحكم على هذه المقترحات ، ومعرفة مدى ما تحتاجه من رأسمال وضرورة  
إرسال المقترحات التى سترفع إلى الباب العالى ، أيضا إلى الدول البحرية (١) .  
وانتهز دى لسبس فرصة قبول إنجلترا لفكرة بحث مشروعه فواصل نشاطه  
وجهوده على مراكز القوى المؤثرة في مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة  
تولت زمام الحكم في إنجلترا وهى حكومة المحافظين برئاسة دزرائيل ( ١٨٧٤-  
١٨٨٠ ) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم . وكان هناك  
هدف آخر من تحرك دى لسبس بمقترحاته الجديدة ، وهو محاولة إبطال مقررات  
مؤتمر الاستانة للحمولة ، وذلك لمواصلة تحصيل الرسوم المرتفعة من السفن العابرة  
للقناة . وعلى هذا الأساس فكر في إرسال ابنه شارل للاستانة . وهنا تبدأ  
مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى ، تميزت كما يصفها فينيجيرالد ، بكل الأحداث  
الصريحة واللتوية للسياسة الشرقية :

.. Characterized by all the ingenious and tortuous incidents of  
the Eastern policy” (٢)

زار دى لسبس ليونز وأخبره باستعداداته للذهاب شخصياً أو إرسال ابنه

(1) Darby to Elliot, 3.8.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No.  
7 p. 4.

(2) Fitzgerald, Op, Cit, T: 2, p, 251.

إلى الاستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة : « equitable arrangements » ، لقد كان لزاماً على الشركة الحصول على وسائل لإصلاح وإتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية ، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراعاً آخر . والملح دى لسبس أنه إذا بدأ الباب العالي مرة ثانية استشارة الدول الأوروبية في هذه المسألة ، فإن ذلك سيجعل من الصعب الحصول على موافقتها بالإجماع مثلاً حدث في مؤتمر الخرقة بالاستانة (١) .

وفي الحقيقة كان إيفاد شارل دى لسبس للاستانة ثم « ماريوس فونتان » إلى لندن — كما سيوضح فيما بعد — يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسي . فمكائن انجلترا تراقب تحركات دى لسبس بحذر وأحباط كل مشاريعه . وكانت الاستانة مركزاً للنشاط الدبلوماسي للدول ، للتأثير على الباب العالي .

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية .

“ The Suez Company would certainly seem to be an admirable school for Eastern Policy ” (٢)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى لسبس صراحة ، وإنما وضعت أمامه العراقيل وانغمضت نفس الأسلوب الذي اتبعته في مؤتمر الخرقة الدولي بالاستانة .

(1) Lyons to Derby., 31.8.1874, Parl: P. Egypt. 2 (1876)

No. 13 p. 10.

(2) Fitzgerald, Op. Cit, p, 254.

أرسل فرديناند دي لسبس ابنه شارل إيمى دي لسبس : Ch. Aime De Lesseps (١) إلى الاستانة فوصلها في أول إبريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دي لسبس على الباب العالي وأخذ تصديقه عليه . وقد تلقى شارل دي لسبس النص من سفير فرنسا بأن عليه أولاً أن يحصل على تفهم سفير إنجلترا بالاستانة للموضوع . وأفهم هنرى اليوت شارل دي لسبس بأن أى زيادة في رسوم المرور سيقع ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية (٢) . وكان شارل دي لسبس يأمل أن تعيد إنجلترا النظر في موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالي . فكتب شارل في رسالته إلى والده في ١٢ إبريل ١٨٧٤ : « د وكنا نتمتع بالأكثر على اهتمام تركيا المستولة أولاً وأخيراً عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط في خرق الفقرة الرئيسية في عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ انتهاء القناة ، ولكن الباب العالي يعتبر مسئولاً عن ذلك العمل غير المعقول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة . فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى بحماية الشركة وتعويض الحكومة المصرية لها » (٣) .

وفي نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجهود شارل دي لسبس بالاستانة عن طريق إجراء محادثات جديدة . فأخبر سفير فرنسا بالاستانة الصدر الأعظم ووزير الخارجية التركي وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسى بالاستانة ،

(١) شارل ابن دي لسبس وبشغل في نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس .

(2) Lister to Farrer, 7.4.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)  
No. 105 p. 80.

(3) Bulletin Décadaire, No. 130, 2.8.1875,



بأنه ليس في نيته الدخول في هذه المفاوضات شخصياً وأن المشكلة أصلاً ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتشغيل القناة أو لدفع فوائد حصة الأسهم . وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام وطايل لا ينتظر للتأخير نظراً للتطور المستمر في بناء السفن . وعلى ذلك يجب أن تتطور القناة لتتلائم مع تطور بناء السفن (١) ويذكر السفير الفرنسي في رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : « أنه على الرغم من أن لغة الصدر الأعظم كانت تنم عن تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالي والحكومة العثمانية لحل المشكلة ، إلا أنه من الواضح تماماً مدي تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه .

ويذكر فيتزجيرالد أن الصدر الأعظم — بشخصيته المناقفة : The Vizier with characteristic duplicity قد شكى للسفير الفرنسي من تدخل الدول في شئون إدارية محضة ، وأن السفير الفرنسي استطاع أن يؤثر على تفكير الصدر الأعظم بأن يوضح له أن الحكومة التركية ارتكبت خطأين كبيرين وذلك عندما تركت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية ، وتركزت لمؤتمر دولي أن يكون محكمة قضائية تقرر العلاقة بين الباب العالي وشركة قناة السويس (٢) .

وفي الحقيقة يجد الباحث في هذا القول تعاملاً من الكاتب البريطاني على موقف الحكومة التركية ، والتي نلتهمس لها العذر في موقفها إزاء الضغوط الدبلوماسية

(1) Voisin, T. 2. OP: Cit. pp. 268—9.

( ) رسالة سفير فرنسا بالأستانة إلى وزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٥/٤/٦ .

(2) Ibid, pp. 269—270.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, T. 2 p. 252.

الرميية التي تعرضت لها من انجلترا وفرنسا أكبر دول أوروبا آنذاك ، ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الانجليزي - الفرنسي حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك وعن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكي تستفيد هي من ذلك .

وفي الوقت الذي كان السفير الفرنسي بالاستانة يواصل جهوده الدبلوماسية ، كان شارل دي لسبس يجرى محادثاته مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك . فيذكر شارل دي لسبس في خطابه الذي أرسله لوالده بتاريخ ١٢ أبريل ١٨٧٥ : «أصررت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالي وترغب الحكومة التركية في حل المسألة بنفسها ، ولكن في الحقيقة ليس في استطاعتها التخلص تماماً من هذه الوعود ، التي - لسوء الحظ - أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدول للعمالة - وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية . ولكن سوف تكون في الحكومة بالارتباط الشفوي مع مختلف السفراء ، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا . وهذه الأشياء وإن كان لها طابع مظهري ؛ إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها . وأن الباب العالي يهتم قبل كل شيء بالرأي الذي تعطيه الحكومة الانجليزية ويقال أن السفير الانجليزي مطالب أن يسهل إيجاد حل مناسب للشركة » (١) .

ثم زار شارل دي لسبس السفير هنري اليوت وأوضح له بأنه قادم لمناقشة مسألة أهم ال : Question d'affaires ، وليس مسألة سياسية ، وأن التجارة البريطانية باعتبارها الأكثر اهتماماً برخاء القناة ، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل حاجة التجارة العالمية وحقوق الشركة في نفس الوقت ، كما

أوضح شارل للسفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد مسؤولية الحكومة البريطانية إزاء  
المشكوكى التى سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة فى السنوات القادمة  
وذلك فى حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن  
العبور ، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية . ولكن فى حالة ازدياد  
دخل القناة سيترتب عليه بالتالى إزدياد مصروفات التحسين . وفى حالة الاستمرار  
فى ارغام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التى تسبب الخسارة فسوف تصرف  
الشركة أموالاً أقل (١) . كما ذكر شارل هنرى اليوت أن هدف زيارته هو زيادة  
المبالغ اللازمة للحفاظ على بقاء القناة صالحة للملاحة . ولم يكن من الممكن  
عمل ذلك من دخل القناة الحالى الذى يذهب جزء منه للمساهمين بربح قدره ٥ ٪  
والمبلغ الباقى يكاد يكفى بقاء القناة كما هى فى حالتها الراهنة . وعندما استفسر  
هنرى اليوت عن الوسيلة التى يراها للحصول على المبالغ التى يريد ، عرض عليه  
شارل دى لسبس اقتراحه ويتلخص فى الآتى :

- ١ — زيادة معدل رسوم المرور الحالى وهذا فى رأيه سيقاى المعارضة ، أو :
- ٢ — تأجيل تخفيض الرسم الإضافى والمقدر له نصف فريك للطن عن كل سنة ،  
والمتنظر لإجرائه فى نهاية العام القادم . ورجع شارل دى لسبس هذا رأى  
الثانى (٢) .

وفى نفس الوقت طمأن هنرى اليوت شارل دى لسبس بأن حكومة إنجلترا تميل  
لبعث مقترحاته بروح ودية ، ولكنها فى نفس الوقت لا زالت تذكر مسألة  
تصميم شركة قناة السويس على إهمال قرارات مؤتمر الخوالة الدولى ، وكذلك

(1) Ibid, pp. 7—8.

(2) Elliot to Derby, 6.4.1875, Parl P. Egypt: No. 2 (1876)  
No. 115 pp. 84—85.

للباب العالى واجبار كل سفينة الخضوع لاجراءات إعادة قياسها بمعرفة مندوبى الشركة بدلا من اخذ الرسوم على شهادة حولة السفينة . عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها فى باريس إذا ما وجد إستجابة لإقتراحه الحال لدى حكومته ، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حولة السفينة الخاصة بقناة السويس ، فذكر أنها ليست مستفنداً رسمياً (١) ورغم تأكيدات شارل دى لسبس ، فإن هنرى اليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالى للرد على مذكراته التى أرسلها بخصوص شكوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضاً لإرسال التعليمات الضرورية للخدوى (٢) .

هذا وعندما طلب صفوت باشا — الصدر الأعظم — المشورة من هنرى اليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة إلا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية . وأن يوضح ذلك لدى لسبس لى يرسل مشروعه لتلك الحكومات . وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالاستانة . نصحه اليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالاستانة البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم وأكد صفوت باشا له أنه لن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك (٣) .

بعث هنرى اليوت إلى دربى — وزير خارجية إنجلترا — يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته فى مناقشة مشروعه بروح ودية يحذره الأمل فى أن

---

(1) Elliot to Derby, 7. 4 1875, Parl. P. Op. Cit. No. 116.

p. 87.

(2) Ibid.

(3) Elliot to Derby, 21. 4 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)

No. 122. p. 89.

يلقى مساعدته للوصول إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه في الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين في بداية يوليو . وأبدى هنري اليوت رأيه بأن الباب العالي لا يستطيع وحده التصديق على هذا الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولي للعمولة والتي تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقاً على أى إجراء مثل هذا . وكان من رأى هنري اليوت ، أن على شارل دى لسبس — اختصاراً الوقت — الاتفاق مع الحكومة البريطانية ، بدلاً من الحضور للاستانة . لأن إنجلترا هي الدولة الممثلة للسفن التي سيقع عليها أكبر عبء في الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد . ثم أضاف أن الحكومة الانجليزية ستقترع بعين التقدير المطلوبة وتتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، وكذلك مصلحة شركة قناة السويس ، وأن الحكومة ستقرر الفوائد التي ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس . وأن أسلوب البرقيات في هذه الحالة ليس وسيلة مجدية في مثل هذه الأمور الهامة التي في حاجة إلى دراسة عميقة . وقدّر دى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون فرنك . سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقي للأعمال المتعلقة بتحسين ميناء بور سعيد (١) .

وبناء على نصيحه هنري اليوت لشارل دى لسبس ، بدراسة الموضوع مع الحكومة البريطانية، أرسل دى لسبس أمراً بالتوصية لعمى مديري الشركة بإرسال

---

(١) أُرِدَتْ مع رسالة هنري اليوت إلى دربي وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والمقدمة من دى لسبس ويمكن الرجوع إليها لمعرفة تفاصيلها . وكان اجمالي المبلغ المقترح للمشروع : ٤٠.٥٦٢.٣٧٥ فرنكاً منها ٣٧.٥١٨.٣٧٥ فرنكاً للتعميق القناة وعمل التكمييات لاضفاف القناة ، ومشآت القناة نفسها أما المبلغ الباقى وقدره ٣.٠٤٤.٠٠٠ فرنكاً فكان مخصصاً لتحسين ميناء بور سعيد ، وانبع الوثيقة السابقة (رقم ١٢٢) ؛

مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح العداوة التي مازالت سائدة . ونصح دى لسبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور . وأيضا إيقاف عملية إعادة قياس السفن (١) .

واضح من هذا محاولة دى لسبس ترضيه الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة .

وفي نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لسبس للمصالحة والتفاوض مع إنجلترا والباب العالي . فتجدد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها في لندن ، أنه نظراً لحاجة شركة قناة السويس إلى مبالغ إضافية لتحسين القناة . وبعد موافقة الباب العالي ، فإن شارل دى لسبس قد قدم مذكرة لرفعها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم إضافي آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الإضافية ، وكانت الوزارة تميل للاقتراح الأخير ، وأوضحت أن مجلس إدارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد : « ماريوس فونتان » : Marius Fontaine ، — سكرتير عام الشركة — تحت تصرف حكومة إنجلترا . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن ، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمسؤولين الرسميين . باعتبار أن له صفة شبه رسمية « Semi - official » ، (٢) .

---

(1) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, Parl P. Egypt 2 (1876)  
No. 132 p. 92.

(2) Decaz to Gavard, 5. 5. 1875, Parl. p. Ibid., No. 139,  
p. 99.

وفي نفس الوقت أرسل دي لسبس إلى دزويل (رئيس الوزارة البريطانية آنذاك) في ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعد أن اتفق مع دوق ديكان — وزير خارجية فرنسا — قد أوفد «ماريوس فوتنان» إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة إنجلترا موافقة على إعطاء الحرية للباب العالي للتفاوض في مسألة الاتفاق الخاص برسوم المرور بالقناة . وأشار دي لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولا لدى سيم هنري اليوت بالاستانة ، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل إنهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة لغرق «عقد عام» : «Contract public» ، كحل حقوق المساهمين (١).

وأخذ مجلس التجارة البريطاني يناقش مقترحات دي لسبس ويفندها . فأعلن موافقته أول الأمر على الانجاء الذي أبداه هنري اليوت بخصوص القرض الذي يطلبه دي لسبس لتحسين القناة . إلا أنه قبل البت في هذا القرض ينبغي اقتناع حكومة إنجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفي بالغرض ، كما رأت ضرورة تنسيق العمل والمشاور مع الدول المعنية (٢).

ورأى مجلس التجارة البريطاني أن دي لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحركة بالاستانة على الرسوم الإضافية (٣) ، في الوقت الذي ازدادت فيه حركة الملاحة بقناة السويس. وفق تقارير الشهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥ .

---

(1) Bulletin Décadaire No. 130 2. 8. 1875. p. 8

(2) Mr. Trevor (بالمجلس التجارية) to Lister (10.4.1875,  
Parl. P. Op. Cit. No. 109 p. 82.

(٣) راجع الفصل الثاني - مشكلة رسوم المرور .

وعلى هذا فإن دخل القناة سيتجاوز في ذلك العام ٢٠٠.٠٠٠ رطلًا ، وبذلك فإن رسوم المرور الإضافية ستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك في الأعوام القادمة . وعلى ذلك فإن الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الإضافية من أجل مصلحة المساهمين . في حين أن مؤتمر الاستانة الدولي للحمولة كان أكثر من عادل في قراراته الخاصة بالرسوم الإضافية إزاء شركة قناة السويس ، وأن زيادة حركة الملاحة في القناة واضحة . ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادي لقناة السويس وقيمتها الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٣٥ فرنك ، في الوقت الذي لا تحصل فيه السفن التجارية العابرة للقناة على أرباح . وأكد تقرير مجلس التجارة البريطاني أن الشركة التي يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنك تقوم بالإقراض وليس بالافتراض ، وأنها قادرة على إتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض . ويراعى أنه قد نص في عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين ، وهذا ما لم تفعله الشركة . هذا بالإضافة إلى أن الشركة لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التي صرح بها عقد الامتياز — وهي ١٠ فرنكات — بل منحها المؤتمر الدولي للحمولة بالاستانة زيادة ٣٠٪ من رسوم المرور . وعلى هذا فإن مجلس التجارة البريطاني طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة في رسوم المرور التي تطالبها الشركة (١) .

تلك صوره محزنة للجشع من جانب طرفي النزاع : الشركة والحكومة

(1) Plummer ( رئيس مجلس التجارة ) to Derby, 5.6.1875, Parl. P.

Egypt 2 (1876) No. 148, p. 105.



البريطانية كل منهما يعمل لمصلحته بأناية شديده دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استردت حقها بتأميم قناة السويس ساهمت في رخاء العالم بتحمسين هذا المرفق في سنوات بسيطة فزاد للفاطس من ٣٥ قدما ( قبل التأميم ) إلى ٣٨ قدما في فبراير ١٩٦٤ د وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ مترا مربعا إلى ١٨٠٠ مترا مربعا . وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة .

ولم يمكث ماريوس فونتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسي في اتصال مع السكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مؤتمر الجولة الدولي — إلا أن دي لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الانجليزية تعتقد أنه يرغب في التفاوض معها أو إعطائها أى اشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة ايرادات ومصرفات شركة قناة السويس . فقد كان دي لسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هي شركة خاصة ، ولا يعترف لأى دولة بالحق في رعاية شئونها الادارية . كذلك خشى من مسألة قيام إنجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مشاورات شارل دي لسبس بالاستانة مع هنرى اليوت ، فتكون ايرادات ومصرفات الشركة تحت اشراف إنجلترا . وفي هذا تدخل في شئون ادارة الشركة ، وهذا ما يرفضه دي لسبس . لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فونتان من لندن في ١٦ ، ١٧ مايو ١٨٧٥ (١) . وبذلك فشلت بعثة فونتان للندن ، وأخذ دي لسبس يهاجم السياسة الانجليزية بعنف ، ووصفها بأنها لا تتمشى مع مجادى إنجلترا العامة في الحرية واحترام الملكية

الخاصة ، وتتبعها طرقاً دبلوماسية ملتوية (١) . ومن العجيب حقاً أن يعتبر  
دى لسبس شركة قناة السويس ملكية خاصة : « Propriété Privée » .

من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخذت موقفاً معارضاً  
لمقترحات دى لسبس ، ووضعت له العراقيل لاجباطها . فلقد أخبر دربي ليونز أن  
ما تطلبه شركة القناة في مشروعها هذا إنما يعتبر تعديلاً في أصل عقد الامتياز  
المبرم بين الشركة والخليوي اسماعيل . وأن حكومة إنجلترا بعد دراستها  
الواقعية لاقتراح دى لسبس ، واقتراح دوق ديكاز ، لا تستطيع أن تنصح  
حكومة الباب العالي بهذا المشروع . وأن حكومة إنجلترا بتصرفها هذا لا تتم  
عن روح عداء للشركة ، بل هي تقدر تماماً هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن  
بلادها وإنما تعطي أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية  
بأمر القناة وأن من رأى الحكومة عدم بحث أي اقتراح من جانب دى لسبس  
إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي :

“Until the company had loyally submitted to the authority  
of the Porte”.

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الاستانة الدولي بكل دقة (٢) .

هذا وقد أثار عبارة : « ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالي ، نخيبة  
أمل وزارة الخارجية الفرنسية ، ولهذا القرار الذي اتخذته الحكومة الانجليزية .  
وعلق دوق ديكاز بهمك أثناء حديثه مع لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس -  
على أن مسألة : « ضرورة خضوع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي »

---

(1) Ibid.

(2) Derby to Lyons, 12.6.1875, Parl. P. Op. Cit, No. 150  
p. 106.

عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الحولة الدولي ، بقوله :  
« لأنه لا يعرف لماذا يجب على دى لمبس أن يقوم بما يسمى ببساطة : « إعلان  
أفلاطوني للخضوع a platonic declaration of submission » ، فرد عليه  
لورد ليونز بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن  
طريق قياسها لحولة السفن بمعرفتها ، فإن شركة قناة السويس بعملها هذا إنما  
تعارض توصيات مؤتمر الحولة الدولي بالاستئذان أكثر من — « مقاومتها  
له أفلاطونيا » — (١) بالإضافة إلى أن الشركة ترسل للسلاطن مطالبات دورية  
مصحوبة باحتجاجها على الخسائر التي تدعى أنها تعانيها . وبهذا المسلك تنكر  
الشركة سلطة الباب العالي بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهيينة ، (٢) .

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى لمبس واضحة لوزير خارجية فرنسا ،  
فأساء ذلك ، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية — الانجليزية . خاصة تعليق ديستاز  
أثناء حديثه مع لورد ليونز على ما يسمى : « بالخضوع الأفلاطوني للسلاطان » ،  
فقد كان ذلك تحريفاً سيئاً للملاحظة لورد دربي ، وغير لائق — في نظر قنن  
جيرالد — من رجل سياسى ، ذلك أن دربي استبعد فكرة أى شيء أفلاطوني  
لوصف طبيعة الخضوع والذي يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد لتوصيات

---

(1) Lyons to Derby, 19. 6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.

« The company opposed more than a "Platonic  
resistance to the recommendations of the comm-  
ission. » .

(2) « In a very marked not to say offensive manner »  
Ibid. p 113.

المؤتمر ، وإن دوق ديكاز كان يرى عدم أهمية أخذ موافقة الحديوي على المشروع (١) .

وقد تازمت العلاقات الفرنسية — الانجليزية نتيجة اختلاف مواقفها تماماً من اقتراح دى لسبس ، ويبدو هذا واضحاً من اشتداد اللمجة الدبلوماسية المتبادلة بين الطرفين . ونجد أن إنجلترا إما بما فيها في تعقيد الموقف أمام مقترحات دى لسبس ، تحظر سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الحديوي أولاً على مقترحات الشركة ، وأن هذه الموافقة تعتبر شرطاً ضرورياً ، ( Sine qua non ) للحكومة إنجلترا . ذلك لأنه خلال كافة الانفاقيات بين شركة القناة والحديوي منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا الممثلة في الباب العالي للتصديق عليها . ولأنه بدون تصديقه عليها تصبح غير شرعية . وخلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، اعترف كل من الحديوي ودى لسبس بسلطة الباب العالي ، بل واحتكاك اليه وقبله حكمه . وإن الحديوي هو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالي . وعلق دربي على ما ذكره ديكاز من أن المطلوب من دى لسبس إزاء السلطان هو إعلان خضوع افلاطوني : لأنه من الصعب على حكومة إنجلترا إضافة شيء أو التعليق على هذا الكلام . ويمكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة إنجلترا ليس إعلاناً بل امتثالاً خالصاً لقرارات السلطان معبرا عنه بالفعل لا بالقول . . وأكد دربي للسفير الفرنسي أن حكومة إنجلترا لا تعتقد أن هناك أي أساس لمسألة خيية أمل الحكومة الفرنسية في المشكلة ، ذلك أن حكومة إنجلترا من الصعب عليها أن تدعن طويلاً لمطالب دى لسبس ، الذي يواصل

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 261.

عصيانه الصريح . وعلى الرغم من ذلك فقد تسلمت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه في حالة خضوع دى لسبس للسلطة فإن طلبه يمكن للنظر اليه بانصاف (١) .

وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالاستئانة دون أن يصل إلى نتيجة، طلب من الباب العالي أن يسارع بالرد على المقترحات ، لأنه كان شديد القلق للعودة إلى باريس لحضور اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بشركة قناة السويس . وأصبح وجوده بالاستئانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الأعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس (٢) . ولجأ صفوت باشا كعادته ، للسفير الانجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والذى يستفسر فيها عن رأى الباب العالي فى الرسوم الإضافية للقناة لمقابلة النفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس . فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد الباب العا ب أن هناك أساساً حسناً ومناسباً لذلك عن طريق قيام لجنة Commission كما اقترح الخديوى ، وبناء على قرار هذه اللجنة ، فإنه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنية لإبداء رأيها فيه (٣) .

(1) Derby to Lyons, 2.7.1875. Par. p. Egypt 2 (1876) No. 157 p. 115.

(٢) أرسل الصدر الأعظم رسالة إلى الخديوى بتاريخ ٢٣ يونية ١٨٧٥ يستفسر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أفهم الصدر الأعظم سفير فرنسا بالأستانة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الاستئانة . واجع رسالتى سفير فرنسا بالأستانة إلى وزير خارجية فرنسا فى ٢٣ يونية ، ٧ يوليو ١٨٧٥ : Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 275.

(3) Elliot to Derby, 4.7.1875, Parl. p. Ibid, No. 159, p. 116.

عندئذ بدأت تتكشف لدى لسيبس بوادر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنه شارل برقيه من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بتحسين قناة السويس ويخبره بأن الشركة ستستمر في تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقا للتعريفة المفروضة عليها . وأن الشركة تعترض على مسألة إحالة الموضوع والرجوع به إلى مصر ، بل ترغب على العكس من ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالي بالاستئانة (١) .

إذا كانت بعثة ماريوس فوتنان إلى لندن قد جاءت بالفشل ، فإن محادثات شارل دي لسيبس بالاستئانة لم تكن هي الأخرى بأسعد حظا من محادثات لندن . فبعد أن مكث شارل بالاستئانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الاطراف المعنية أحسن أن انجلترا تستدرجه لإيجاد نوع من الاشراف والسيطرة على إدارة شركة القناة عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع (٢) . ورأى دربي أن سحب دي لسيبس لمشروعه المقدم للباب العالي يؤكد للحكومة الانجليزية رفض دي لسيبس « للشرط الضروري » *Sine qua non* الخاص بضرورة أخذ موافقة الخديوي أولا على اقتراحه . عندئذ رأى دربي الفرصة سانحة لحث الباب العالي لكي يفرض على دي لسيبس طاعة أوامره :

« to enforce obedience to its authority »

وذلك بأن يرسل الباب العالي ردوده بعدم شرعية الاجراءات التي اتخذتها الشركة . تلك الردود التي كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دي لسيبس . وأنه قد حان الوقت لإيقاف كل الاجراءات الشاذة وغير التسليمية التي اتخذتها الشركة حتى يعرف دي لسيبس أن الدول البحرية مصممة على ألا ترى توصيات

(1) Elliot to Derby, 4. 7. 1875, Ibid, No. 165, p. 123.

(2) Bullétin Decadaire No. 130, 28.1875, p. 9.

المؤتمر الدولي للعمولة حبراً على ورق : « become a dead letter » (١) .  
 وفعلأ أرسل الباب العالي إعلان لشركة قناة السويس ، بعد سحبها لمشروعها ، أن  
 جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة  
 وفق قواعد القسطنطينية هذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها :  
 « null and void » (٢) ، ومن العجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر  
 هنري اليوت أنه لم يطلع على قرارات مؤتمر الجمرلة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر  
 جلسات مؤتمر الجمرلة حيث لم يكن آنذاك في الحكم . ولذا فمن الصعب عليه  
 مناقشة هذه الموضوعات مع شارل دي لسبس ، وطلب صفوت باشا المشورة  
 من اليوت الذي عبر في رسالته إلى دربي عن مدى الصعوبة عندئذ في مناقشة  
 الأمر مع صفوت باشا (٣) .

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الخديوي اسماعيل من مقترحات دي لسبس  
 نجده يتلخص في الآتي :

- ١ - عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دولياً .
- ٢ - ضرورة دراسة مشروع ذي لسبس بعناية .
- ٣ - ضرورة خضوع الشركة للشروط التي سيصدرها المؤتمر (٤) .

(1) Derby to Elliot, 5. 8. 1875, Parl. p. Op. Cit. No 167  
pp. 123—124.

(2) Safwat to Musurus, 21. 7. 1875, Ibid. No. 168; p 124

(3) Elliot to Derby, 7. 4. 1875, Par. p. Ibid. No: 116.  
p 87.

(4) Elliot to Derby, 12. 6. 1875; Parl. p Ibid. No. 153.  
p. 113; cf Parl. p. No. 159, p: 116,

وفي الحقيقة نجد أن هذه النقاط هي نفس اتجاه انجلترا من المشكلة .

أما بالنسبة لوقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الإيطالية قد أبدت اهتمامها بالمسائل المتعلقة بإيرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الإنجليزية والفرنسية . وعلاق دوق ديكايز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذي تستخدمه شركة قناة السويس ، هو نفس النظام المستخدم في الشركات الكبرى للسكك الحديدية في فرنسا ، وعلى ذلك فإن الحسابات التي تضعها شركة قناة السويس أمام الجمعية العمومية للمساهمين تحتوي على كل المعلومات (١) .

أما حكومة النمسا فقد طالبت من الحكومة الإنجليزية لإجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية (٢) . وأخير وزير خارجية النمسا بويسست Beust ، درى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دى لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور ، كوسيلة لتحسين القناة (٣) .

كذلك يذكر د بوخانون ، Buchanan سفير إنجلترا بالنمسا ، أنه تحدث مع أحد السادة بالنمسا — لم يذكر اسمه أو وظيفته — عن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات :

- (1) Lyons to Derby, 18. 6. 1875, Par P. Egypt 2 ( 1876 )  
No. 152 p 112. Cf, Derby to Lyons. 9. 7. 1875, Par. p.  
Ibid. No. 157. p. 115.
- (2) Buchanan to Derby, 24. 3. 1875, Par. p. Ibid. No. 100  
p. 74.
- (3) Derby to Buchanan, 31. 5. 1875, P. Ibid. No. 147.  
p. 104.



أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة ، نجد أن المجرى الملاحي يقل عمقه ، هذا بالإضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها ،  
ليتمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الإضافي .

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس في يد مؤسسة خاصة ، وأنه أيضاً من الصعب تحويلها إلى « ملكية دولية » : « International Ownership »  
وأن الحل لذلك هو أن يكون الخديوى ، هو المالك الوحيد للقناة والدول  
البحرية ، بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية . عليها أن تطمئن حملة الأسهم  
بضمان نسبة مئوية للأرباح الخاصة بأسهمهم ، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة  
القناة . وأنه يمكن تسديد متأخرات الفوائد خلال عدة سنوات ، واستقر  
يوشاؤون من محدثه مما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات  
فرد بالنفى وأقاد بأنها مجرد أفسكار (١) .

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دى لسيبس ، نجد « دوريا » (Doria)  
سفير إنجلترا بالروسيا ، يبعث برسالة لدرين يوضح فيها رأى الحكومة الروسية  
فى المشروع موضحاً فيها :

١ — ضرورة عمل دراسات واستفسارات واقعية للتأكد من صحة المصروفات  
التي ذكرتها الشركة لبقاء القناة فى حالة صالحة للملاحة ، وأنها مطابقة للحقيقة  
تحاشيا لأى مطالب إضافية .

٢ — لا تعجب الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولى لهذا الغرض .

---

(1) Buchanon to Derby, 23.3.1875, Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 100.

٣ — تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافي بدلا من فرض رسوم إضافية جديدة .

٤ — بما أن الحكومة الروسية ليست فى وضع تستطيع فيه معرفة ماسوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع ابداء رأى محدد فى هذا الموضوع (١) .

وفى الوقت الذى دار فيه هذا الصراع الدبلوماسى لم تغفل حكومة انجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسألتين اللتين أثيرتا مع دى لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما ؛ مسألة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة . فقامت الحكومة البريطانية بعناية مسح اقناة السويس بعمل جسات لمدخلها لدراسة هممها وحالتها الفنية (٢) . فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسات عند مدخل ميناء بورسعيد ، فقامت السفينة البريطانية : Shearwater بهذا العمل (٣) . وتام نائب وزير البحرية البريطانية : Vice admiral ويدعى : درموند (Sir James Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط ، زيارة مينائى بورسعيد والسويس (٤) فوصل لبورسعيد فى ٢ مارس

(1) Doria to Derby, 22. 6 1875, Par. p Ibid. No. 155.  
p. 114.

(2) Stokes to Derby, 11. 11. 1874, Par P. Egypt. 2 ( 1876 )  
No. 40 p. 30.

(3) Tenterden to admiralty, 6. 11. 1874. Par. P. Ibid No.  
39. p. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11. 11. 1874; Par. p.  
Ibid. No. 41.

(4) The Secretary to admiralty, 27. 2. 1875, Par. P. Egypt.  
No. 2 (1876) No. 96. p. 66.

١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته ، وأعد له قطارا خاصا لنقله إلى القاهرة ، وأبدى درموند رغبته فى زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر . فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وفادته . وأبدى له رغبته فى الحصول على اثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل فى مصر . كما نوه الخديوى بأن إدارة الفئارات والمرافى المصرية تحت إدارة الضباط الانجليزى ماكيلوب باشا ، Me-Killop ، (١) وأن عمليات تحسين ميناء الاسكندرية تجرى تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتكوين شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات إنجلترا فى الهند . وفى هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيّد / ماكيلوب ، وأن مشروعه سيجلب دخلا معقولا . واستطاع درموند دراسة حالة القناة عموماً وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية (٢) .

(١) تقلد ماكيلوب منصب « مدير مصلحة الموانى والمناظر المصرية » وقد اشترك ماكيلوب باشا فى حملة الصومال الجنوبي (١٨٧٥) . أنظر : عبد المنصف محمود البحرية المصرية فى مائة عام ١٨٦٣ — ١٩٦٣ — ص ٦٩٧ ( تاريخ البحرية المصرية ) وراجع أيضا : شرقى عطا الله الجبل — سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩ ص ٢٨٠ . وراجع ( مشكلة رسوم المروء ) .

(٢) يذكر درموند فى تقريره أن القناة يعمل بها مرشدون من كل البلاد ويوجد ٤ مرشدين فرنسيين ، ونزه بكرم الضيافة المصرية ، وطلب فى تقريره الاهتمام بمسكن للفصل البريطانى ببورسعيد لأنه لا يلقى بمركزة لأنه يقل عن زملائه مطهرا . ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانىة فى القناة وتزايد مصالحها بالتالى لدى الفصل وأرفق بتقريره كشفا بإيرادات القناة للسفن خلال عامى ٧٣ ، ١٨٧٤ ونوه بارتفاع نسبة السفن البريطانية . وذكر أن مجموع سكّات بورسعيد ٤٠٠ ر ، نسمة منهم ٦٠٠٠ عربى والباقي من المائطين ( انجليز ) — يونان — فرنسيين — ايطاليين — نمساويين — المان ومعظمهم من الفئات السبّية ، وسخرات الحرقاة والتبن متكررة الحدوث : وراجع :

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التي قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بورسعيد ، ما هي إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيداً للوقت الذي يحصل فيه الغزو البحري للقناة .

ولم تقتصر جهود انجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مداخلها ، بل كانت تقوم بعملية مراقبة إيرادات شركة قناة السويس ، لأن ذلك كما ذكرت مهمم بالنسبة لحماية تخفيض الرسوم الإضافية التي نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التي اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة انجلترا خاصة .

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل إيرادات الشركة ، لأن الشركة كانت تعطي تلك البيانات فقط للموكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالاسكندرية . وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابرة للقناة وتعرضها ببورصة الاسكندرية Alexandria Bourse وكانت تنشرها الجرائد المحلية . وقد أرسل ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر - بتقريره الى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتقدم لوكيل شركة قناة السويس بالاسكندرية للحصول على هذه المعلومات ، وأثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة الثلاث شهرية « Bulletin Décadaire » وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة الرجوع اليها . واقترح ستانتون على دربي لفت نظر المندوب العثماني بشركة قناة السويس الى موضوع إيرادات الشركة وأشار الى أن هذا المبعوث العثماني غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه والحكومة

---

Vice-admiral, J. Drummond to admiralty. 16. 3. 1875,

Parl. P. Ibid. No. 103; pp. 76—77.

المصرية ممثلة في مجلس إدارة الشركة بباريس، أما الحكومة التركية فغير ممثلة (١).  
إلا أن وزارة الخارجية عاقت على تقرير ستانتون بأن المعلومات المأخوذة من  
جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حمولة الشحنات Tonnage de chargement  
وهي معلومات غير كافية لمعرفة إجمالي الحمولات العابرة للقناة لإجراء عملية تخفيض  
الرسم الإضافي المنوه عنه باتفاقية التسطيطية ١٨٧٣. والذي يمكن معرفته فقط  
عن طريق الشركة. وأن رفضها إمداد قناصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها  
عاجزة عن مراقبة تنفيذ عملية تخفيض الرسوم الإضافية. وأن المندوب المصري  
في شركة قناة السويس والمقيم بباريس لا يجدى رقابته طالما أنه يقيم بباريس (٢).  
وقد أثارَت الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها :  
« برفض شركة قناة السويس إمداد قناصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية  
الموضحة لحوارات السفن العابرة للقناة ، والمتخذة أساساً لتحصيل رسوم المرور  
وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة في مؤتمر الجبلية بالاستانة ، حتى  
يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافي. وقامت الحكومة البريطانية باخطار  
الحكومة العثمانية بذلك الأمر للفت نظر الشركة الى ذلك (٣). وهذا وقد  
قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا (٤) بضرورة الحصول على مستندات صحيحة  
لحركة الملاحة بالقناة تحتفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات

(1) Stanton to Derby, 14.10.1874, pp. Ibid. No. 33, p. 26.

(2) Derby to Stanton. 19.11.1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 46. p. 32.

(3) Derby to Beust, 20.11.1874, Par. P. Ibid. No. 47. p. 32.

(٤) وزير العدل بالحكومة المصرية .

الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها في تخفيض الرسوم الإضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبية على قبطان كل سفينة بميناء بورسعيد والسويس بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحاً بها صافي الخوالة التي اتخذت أساساً لتحصيل الرسوم ، الى سلطات الميناء المصرية. وهذه البيانات تكون مفيدة لعمل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التي تنشرها شركة قناة السويس . وبهذه الطريقة يمكن حل المشكلة في نظر ستانتون (١).

ورأى لورد دربي أن يقوم ضباط ميناء بورسعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفي شركة القناة . وطلب من ستانتون تقديم بيان إيرادات القناة بصفة دورية (٢) .

وفعلوا استجابات الحكومة المصرية لطلب إنجلترا ، وأرسل شريف باشا الى ستانتون يخبره بأن قباطنة مينائي بورسعيد والسويس ، سيحصلون على بيانات الخوالة الرسمية لكل السفن التي ترغب العبور في القناة . وأن بيانات رسوم المرور التي يحصلون عليها من ربانة السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بورسعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية (٣) ، ولم تكثف الحكومة البريطانية بذلك ، بل كلفت « بيرسيفال » Perceval - نائب القنصل البريطاني في بورسعيد - بأن يمد حكومته بقائمة بأسماء السفن

---

(1) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit. No. 63.

(2) Derby to Stanton, 8. 1. 75. op. cit.

(3) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. p. Ibid. No. 98 p. 66.

التي عبرت قناة السويس ووجد بيرسيغال صعوبة في الحصول على تلك المعلومات (١) .  
كذلك كلف د مجلس التجارة البريطانى ، ربابنة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم  
بالقنصلية البريطانية بيورسميد لاخذ بيانات حمولة سفنهم ، أما السفن الاجنبية ، وهى  
خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية بيورسميد فإن بيانات هذه السفن أمكن  
الحصول عليها بالتراضى مع ممثليهم ووكلائهم (٢) .  
ومكذا أحكت انجلترا الحصار على الشركة لمعرفة إيراداتها بدقة .

لقد رأينا كيف سارع دى اسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس  
فورتان بلندن ، خشية التدخل فى إدارة شركة " قناة السويس فى شكل مؤتمر دولى  
على غرار د لجنة بحر الدانوب ، وانتظرت الشركة الفرصة للحصول على مطالبها  
بعد تلك المزية . ولكن الظروف تغيرت عندما قامت انجلترا بشراء أسهم مصر  
فى قناة السويس ( ١٨٧٥ ) . فلم يجد دى اسبس بدا من التفاهم مع الحكومة  
الانجليزية عندئذ .

وتم توقيع اتفاقية د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، بين دى اسبس ممثلا للشركة

(١) تضمنت القائمة أسماء السفن فى الفترة من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، وهو تاريخ  
ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ وملشور بها تفاصيل  
حولات وجنوبات هذه السفن (بالوثائق البريطانية parl.p. من ص ٦٨ — ٧٣ ) .  
عبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ ( ١٢٦٤ سفينة ) وترتيب الحشريات حسب أهميتها :  
انجلترا ٨٩٨ — فرنسا ٨٧ — النمسا ٦١ — هولندا ٥٣ — إيطاليا ٥٧ — المانيا  
٣١ — اسبانيا ٢٧ — تركيا ١٦ — مصر ٨ — البرويج ٨ — روسيا ٤ (٣) . راجع :  
— Stanton to Derby, 25.2.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No.  
99 p. 67.

2) Cookson to Derby 21.6.1875, parl.  
p, Egypt 2 (1876) No, 160, p, 117;

وستأمنون عن الحكومة البريطانية والتي أطلق عليها دى لسبس «اتفاقية السلام»  
جاء فيها :

١ — يمان دى لسبس قبوله لقواعد الخو له المقررة فى مؤتمر القسطنطينية  
الدولى (١٨ ديسمبر ١٨٧٣).

٢ — تخفيض الرسوم الاضافية اعتباراً من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فرك  
سنوياً. والخفض الثانى من أول يناير ١٨٧٩ والخفض الثالث من ١٨٨١ والرابع  
١٨٨٢ ، والخامس ١٨٨٣ والسادس ١٨٨٤ .

وبذلك يتلاشى رسم الثلاثة فرككات الإضافية .

٣ — أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتمييق القناة .

٤ — أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالى ، والتي كانت  
قد قدرت اجمالى خسارة القناة ٥٠٠٠٠٠ ٤٨٠٠٠٠ فرككاً (١) .

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة  
حمولة السفينة فترة من الوقت . ونالت مزيداً من البحث والدراسة بين كل من  
الكولونيل ستوكس ممثلاً للحكومة البريطانية وفرديناند دى لسبس من الشركة .  
وكان ستوكس يرى أن المنقوش على الدوى للحمولة قد أقر اعتماد شهادات حمولة  
السفينة : Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله : « إن  
المؤتمر لم يمنع مراجعة هذه المستندات » The report does not forbid  
this verification » . وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة

---

(١) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب العالى شهرياً ويرفق بالاحتجاج كلف

بقهمة الخسارة التي لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرو الجديدة . راجع :

Voisin, Op. Cit. T: ii, pp: 286, 296, 297.



شهادات حمولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات . فأكد له ستوكس أن الأخطاء التي تكتشفها الشركة في مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وستعمل جاهدة لتلافي هذه الأخطاء مستقبلاً وأن ستوكس سيبدل قصارى جهده شخصياً للتوصل إلى إتفاق ينهى الغش Frauds في المستندات (١) . ثم عاد ستوكس لدراسة هذه المشكلة مع شارل دى اسبس في باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حمولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب في تأخيرها ، فأكد له شارل أن هذا العمل ضرورى للتحقق من صحة بيانات شهادة الحمولة . وحيث أن حجة شارل كانت قوية . عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجده له حلاً بروح ودية يرضى جميع الأطراف وينيل كافة للشكاوى من جانب شركة قناة السويس (٢) . واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في ٥ فبراير ١٨٧٨ . " Accord transactionnel du 5 Février 1878 " . فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحمولة وطريقة التثبت والمراجعة التي تقوم بها الشركة للأكد من صحة حمولة السفينة . فأصدرت الحكومة البريطانية نموذجاً جديداً لإعادة الحمولة يسهل على مندوبى شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس العنينة بسرعة حتى لا تعطل عند عبورها القناة (٣) .

(١) راجع بروتوكول الاجتماع الذى عقد بين فرديناند دى لسبس وستوكس بالاصطفائية في ٣ فبراير ١٨٧٦ لانتهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس : Parl. P. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 Stokes to Derby, 23.2.1876. p. 21.

(2) Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, Parl. P. Egypt. No. 9. (1876) No. 15.

(3) Voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 301 - 303.

والمشكلة الثانية هي اعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود . ووافقت الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركاباً نظراً لحالة الشركة المالية . ولم تصر الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب (١) .

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسي الذي دار قبل استسلام دى لسبس كان صورة واضحة لزيادة النفوذ البريطاني وانحسار النفوذ الفرنسي في كل من الاستانة والقاهرة . فقد أيدت الدول الأوروبية إنجلترا والباب العالي بالنسبة لضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاژ — وزير خارجية فرنسا — يحذر دى لسبس ألا يتوقع تأييداً له في مسألة عدم تنفيذ قرارات المؤتمر الدولي . وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الإدارة الدوائية في الموضوعات الخارجية . ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول . وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية عن طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا . على أى حال فإن مسألة رسوم المرور لم تؤثر في الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا وهو ضمان نفوذها المتفوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر (٢) .

وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور أنها حددت الوضع الدولي لقناة السويس بشكل واضح . وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحي الصناعي

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. pp. 239 - 241.

(2) Marlowe, the making of the Suez Canal, Op. Cit., pp. 290-291,

الضيق الذى يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع إهتمام دولى . هذا بالإضافة الى أن استخدام القناة أصبح موضوعاً هاماً فى القانون الدولى منذ أن دخلت الدول المختلفة فى مفاوضات مع شركة قناة السويس ، وهذا أعطاها صفة « شبه دولية » a quasi - international status (١).

---

(1) Hoskins, British Routes to India. p. 458.

## الباب الثالث

مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪)  
من صافي الأرباح السنوية

في

شركة قناة السويس

( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ )



## الفصل الأول

موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر  
في شركة قناة السويس

- حالة مصر المالية .
- قصة أسهم مصر في شركة القناة .
- عروض رجال المال الفرنسيين .
- الظروف الدوائية وأثرها في الصفقة .
- ( أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف إنجلترا  
والروسيا من الأزمة ) .
- فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة .



في الوقت الذي أخذت فيه حالة الشركة المالية في التحسن ، نجد الأزمة المالية في مصر تزداد سوءاً . فلم تكتمل خمس سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر مورداً مالياً هاماً هو أسهمها في قناة السويس التي باعها الخديوي اسماعيل لإنجلترا في نهاية عام ١٨٧٥ . وبعد ذلك بخمس سنوات باع الإبن ، توفيق باشا ، حصة مصر في الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية ، وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل في تاريخ مصر وتاريخ القناة .

نالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارته العديد من المراسلات الدبلوماسية ، كما نظر اليها المؤرخون الإنجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير . وحظيت الصفقة ( ببيع الأسهم ) بأوصاف عديدة : فنجد مؤرخ مثل هالبرج ، — وهو يهودي — (١) وقد نظر بإعجاب لدور إميل لنجاحه العظيم في إحراز هذه الصفقة . فاعتبرها من جانب دزرائيل بمثابة « ضربة معلم » ، فقد أورد فصلاً في رسالته عن الصفقة بعنوان : « Disraeli's Master Stroke » ، (٢) : « كاتب آخر يسميها : « نصيب الأسد » ، « Lion's Share » ، (٣) وثالث يطلق عليها : « الغزو الإنجليزي لمصر » : « L'invasion anglaise en Egypt » ، (٤) .

(١) « كتابه » قناة السويس « رسالة دكتوراه في تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب — حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة .  
(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.  
(3) Duff, 100 years. of the Suez Canal, London 1969 p. 114.  
(٤) « أورد هذا الوصف شارل ليداج وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس —



وجرى بنا دراسة الدوافع التي أدت لقيام اسماهيستل ببيع أسهم مصر في شركة قناة السويس . وهذا بالتالي يدفعنا إلى الإشارة لحالة مصر المالية إبان تلك الفترة . وفي الحقيقة نجد أن الأزمات التي عانت منها مصر إبان حكم خلفاء محمد علي ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية ، في الوقت الذي كان الشعب المصري يعاني البؤس والفقر الشديدين (١) .

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا ، سواء القروض الاجنبية أم الداخلية . وقد صاحبت قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها ، فكانت نذير الارتباكات المالية التي اتخذها الاستعمار الأوربي مسوغا للتدخل المباشر في السياسة ثم العسكرية (٢) ، وقد بلغت ديون سعيد باشا - بعد موته - ما يزيد على أحد عشر مليوناً من الجنيهات (٣) .

ولما تولى اسماعيل الحكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوروبا ، بل ويود البعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثانياً في الشرق (٤)

---

= كلية العلوم السياسية بباريس ، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة عن هذا الموضوع راجع :

Lessage, Charles, L'invasion anglaise en Egypte. L'achat des actions de Suez Paris 1906.

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، التيارات السياسية وقناة السويس - ١ ص ٣٧١ :

Marlowe, Op. Cit., p. 280.

(٣) بلت المليون ١١٠٠٠٠٠ ١١٠٠٠٠٠ جنيه ، راجع الياس الأيزلى ، ص ٢٠٤ :

والرأى من مصر اسماعيل - ١ ص ٧١ .

(٤) روتشدين ، تيودور - تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩٠٤) ترجمة

عبد الحميد الهادي ومحمد بدوان - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ ، ص ٤ - ٥ ،

وبلغ إصراف الخديوى مداه ؛ ففي مجال نشاطه الاقتصادى كان يهدف إلى تهيئة مصر بزيادة قوته واستقلال ثروة البلاد استغلالاً عصبياً ، ولم يضع في إعتباره جهل الفلاحين بالخدمات الاقتصادية الحديثة . وحاول اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية بفوائد باهظة ، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع في وقت واحد (١) ، متجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقعها الدولة في مخاطر الإستثمار الإقتصادى دون أن يشرف على هذه المشاريع مختصون يتمتعون بالخبرة والأمانة . وكان اسماعيل محباً للهو والترف ولا يحسن إختيار معارفيه عما أى به إلى أن يقع في أساليب المتافقين والمتملقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه أرباح فسهل عليهم سبيله . وتحولت مشاريعه إلى وسيلة لإبتزاز الخزانة العامة التى دبت فيها الفوضى فاجأ إلى الإستمدانة بالشروط التى فرضها عليه المرابون ورجال المصارف ورجال الأعمال (٢) .

وخطورة تلك القروض الأجنبية أنها كانت المدخل للاستعمار وتسلط النفوذ الأجنبى . فالبذكريون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقى أو غير حقيقى لشروط القروض التى سبق لهم أن أقرضوها . وكان القناصل يتناسون منافساتهم عندما يكون الأمر متعلقاً بإبتذال المصريين ونهبهم عن طريق التهديد ، ويعلق قنصل فرنسا العام على ذلك بقوله :

« عندما يتعاون الفرنسي والبريطاني سوياً فإنهما يستطيعان دائماً إخضاع

(١) الرافعى - دهر اسماعيل ج ٢ ص ٤ - ٢٧ .

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، دهر والسالة المصرية ص ٢٣ - ٢٤ .

### الحكومة المصرية، (١) .

ولقد أدت مضاربات اسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية ، ومفاوضاته الباهظة التكاليف مع الاستانة من أجل الحصول على الاستقلال ، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً في الديون وفي مخالب الممولين الأوربيين ، ثم سقط في النهاية في مخالب الحكومات الأوربية الأمر الذي جعل في عملية التغافل الاستعماري الأوربي في مصر والتي بدأت مع غزو نابليون بونابرت. وانتهت بالاحتلال البريطاني .

وما هو اسماعيل يعقد العديد من القروض ، ففي عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيه استرليني ، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول أسعار القطن نزولاً شديداً بعد الحرب الأهلية الأمريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك . كذلك دفع عشرة ملايين فرنك لشركة قناة السويس لاسترداد تفقيش الوادي . هذا بالإضافة إلى ما أنفق في تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى ترميمه لقصوره وحدائقه (٢) . وفي ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الأول مع بنك « أوبنهايم ليفيه » بمبلغ ٣٠٠٠٠٠ ٣٧٧٧٢٠٠ جنيه إنجليزي بمائة ٧ ٪ . وعزل اسماعيل نوبار وهين راغب باشا للمالية . وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية ، فازدادت الحالة المالية سوءاً ، فعزل اسماعيل وهين بدلاً منه اسماعيل صديق باشا ، المعروف باسم : « اسماعيل المفتش » . وزيراً للمالية (٣) .

(1) Marlowe, Op. Cit. pp. 281-282, Cf. Sabry, M., Op. Cit: pp. 95 - 96.

(٢) الياس الايوبي - عصر اسماعيل - ص ٢٠٥ - ٢٥٦ .

(٣) اسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وآخر الخديو اسماعيل بالرضاعة - راجع المرجع السابق ص ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٣ .

وقدم بنك « أربنهايم » قرضا آخر مقداره ٨ مليون جنيه إنجليزي بفائدة قدرها ١٣ ١/٢٪ وذلك في عام ١٨٦٨ . كما استغل اسماعيل باشا فرصة لإحتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض (١) .

وهكذا بلغ إشراف اسماعيل مداه فكمالات ديونه في أول الأمر شخصية الصفة لأن سلطانه كانت مقيدة بشروط تولية مصر ، فلم تكن له قوة تجيز له أن يرتفع دخل الحكومة بأية صورة ، فبلغ إجمالي ديونه عام ١٨٦٨ — ٢٥٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الإسمية بين ٧٪ و ١٢٪ ، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢٪ و ٢٦٪ ، لذلك حظرت عليه الحكومة العثمانية عقد قروض جديدة (٢) .

واستمسك السلطان بالفرمان الذي أصدره لإسماعيل في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالي على شئون مصر المالية ، وعندما عقد اسماعيل قرضا في عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضي الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣٪ ، عندما كتب الباب العالي للحكومة الإنجليزية من حيث هي الدولة الممثلة لمعظم الدائنين ، يحتاج مقدما على كل اتفاق مالي إلى دخول مصر بالذات ولا يكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان ، (٣) . وقد بذل حالي باشا جهده لمنع القروض التي يقترضها الخديوي لأنهم استرهن في النهاية دخل مصر وتؤدي إلى السيطرة الأجنبية على إحدى دويلات الامبراطورية العثمانية ، وانتقال السلطة والتفوذ من أيدي وزارة الباب العالي إلى صالونات

(١) المرجع السابق ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٣ .

(٢) روتشتين ، تيودور — تاويناخ المسألة المصرية ص ٥٠ .

(٣) نفس المصدر .

بيوتات المال الأوروبية الضخمة (١) .

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجعاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان . وتمسك إسماعيل بالرشوة الضخمة التي نفح بها الصدر الأعظم أولاً والساخطان ثانياً، أن يحصل على إذن بمقد قروض جديدة ، فصدر في ٢٥ سبتمبر ١٨٧٢ فرمان أجاز السلطان للخديوى عقد القروض باسم الحكومة المصرية ودون الحصول من الباب العالي على ترخيص بذلك ، وتأكد ذلك الفرمان الشامل بتاريخ ٩ يونية ١٨٧٢ وبهذا الفرمان تحول دفعة واحدة ما كان قبل ديناً شخصياً على الخديوى إلى دين على الحكومة (٢) .

وبعد أن حصل إسماعيل على حرية الاقتراض ، وكان وقتئذ (صيف ١٨٧٥) ينوى إرسال حملة الحبشة، فحصل من بنك دارينهايم، الانجليزى على قرض قدره ٣٢ مليون جنيه عرف باسم « القرض المشهور » ، بفائدة سنوية ٨ ٪ / ولم يدخل خزائن إسماعيل من هذا القرض سوى ١١٧٥٠٠٠٠٠ جنيه . ويعلق البعض على هذا القرض بقوله : « لم يرو في تاريخ القروض الحكومية صفقة رابحة كهذه بل ولاني تاريخ الزبوا والمرايين ، ولم يذكر في تاريخ العالم كله أن شعباً وحكومة سرقا سرقة وقحة كهذه السرقة » (٣) .

---

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 283, 286.

(2) Cromer, Modern Egypt, Op. Cit. T. i. p. 11; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 263.

وراجع أيضاً : محمد نؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٨ - ١٢٠ .

(3) Mac Coan, Egypt Under Ismail London. 1899, p.156.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبي - عصر إسماعيل ص ٢٠٠ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ - ٣٠٤ ،

وراجع تفاصيل هذا القرض، بتقرير لجنة كيف لعام ١٨٧٦ .

وفي الحقيقة نجد أن الارتباك المالي يرجع أيضا إلى جانب إسراف اسماعيل إلى ارتفاع سعر الفائدة للقروض حتى بلغت ما بين ١٣٪ إلى ٢٦٩٪ في بعض الأحيان . فقد بلغت ديون مصر الثابتة في عام ١٨٧٥ حوالي ٦٨ مليون جنيه لم يدخل خزانتها منه سوى ٤٤ مليون جنيه والفرق حصل عليه الدائنون على هيئة سمسة وخلافه . أما ديون مصر السائرة فبلغت ٢٥ مليوناً من الجنيهات الإنجليزية بخلاف القروض الداخلية وبلغ القسط السنوي للقروض حوالي خمسة ملايين جنيه اسمي (١) . وهذا المبلغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية (٢) .

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يمحطوا اللثام عن حقيقة العمليات المالية التي وقعت في عهد اسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمغامرين الأوروبيين الذين أحاطوا باسماعيل ووضعوا أنفسهم في خدمته والذين تمكنوا من تضليله ، رغم معرفته بشئون المالية العامة (٣) . ويذكر أحد المؤرخين الألمان د كوفمان ، : Kaufman : « لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والممولين الأوروبيين أنهم لما رأوا حاجة اسماعيل إلى عقد القروض لإتمام مشاريعه ، كانوا يستغلون ضعفه المالي بشكل مستبشع ، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لورسرو فرد منهم على استعمالها في أوروبا لكان جزاؤه السجن من

---

(١) روتشتين - ص ٢٠ ، محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ١٤٣ - ١٤٤ ، وانظر :

Marlowe; Op. Cit. p. 283.

(2) Cromer, Op. Cit. T. 1. p. 11. Cf. Kinross Op. Cit. p. 263.

(٣) السيد رجب حراز ، الأزمة المالية في عهد الخديوي اسماعيل - مجلة كلية آداب القاهرة . المجلد ٢٧ الجزء ١ ، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ - القاهرة ١٩٦٩ ص ٢ .

قضاة المحاكم فيها، (١).

بجانب آخر من أسباب ديون اسماعيل، ظروف علاقاته مع الباب العالي، وما تحملته مصر بسبب إنشاء قناة السويس والتي قدرها «كرومر» بستة عشر مليوناً من الجنيهات (٢). هذا بالإضافة إلى رغبة اسماعيل في توسيع أملاك مصر في أفريقيا، وإرضاء سياسة أوروبا بالرشوة والهدايا. واسماعيل مقامر بطبعه لا يعرف أين يقف بل يتجاذى في تخبطه إلى أواخر حكمه أملاً في تعويض خسائره ومنها دين المقابلة الذي قام به (١٨٧١) حين أغلقت في وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين (٣).

وقد لورد كرومر ديون اسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه إنجليزي، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقي تم تبديده (٤). بينما قدر البعض القروض التي حصل عليها الخديوي اسماعيل خلال حكمه نحو ثلاثة مليارات من الفرائكات أي ما يساوي ١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقي في أيدي المالكين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس ممن كانوا يحيطون بالخديوي اسماعيل على الدوام وهذا الخراب بعينه (٥). أما سماركو فقد أورد جدولاً بالقروض التي حصل عليها اسماعيل حتى عام ١٨٧٣

---

(١) السيد وجب حراز - المرجع السابق ص ٧ .

(٢) Cromer, Op. Cit. p. 11.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٤ - ٢٥؛ وراجع أيضاً السيد وجب حراز - الأزمة المالية في عهد اسماعيل ص ٣٧ - ٣٨ .

(٤) Cromer Op. Cit. p. 11.

(٥) راجع الزاوي - مصر اسماعيل ج ٢ ص ٥١ - ٥٢ .

فبانت أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلمت الخزانة منها ٤٢ مليون جنيه فقط (١) .  
 بينما قدر « ملنر » ديون اسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيهه  
 حتى نهاية عام ١٨٧٦ ، وهو رقم — في نظره — هائل إذا ما تذكر أن عدد  
 سكان مصر كان يزيد عن ٦ مليون نسمة ويعتمد اقتصادها على الزراعة بشكل  
 أساسي . وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠ ٪ / ولم نجد في  
 التاريخ المالي لأي دولة مثل هذا الظلم وذلك الاسراف (٢) .

أما عن الظلم الذي حاق بالشعب المصري عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد  
 الكتاب بقوله : « لا أستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذي حاق بالناس .  
 ففي كل يوم ضريبة جديدة ، والآل كل حيوان وجمل وبقرة وشاة وحمار  
 وحصان يجب أن يدفع عنها . ولم يكن في مقدور الفلاحين أو كل الخبز ، فهم  
 يعيشون على وجبات هزيلة : « a barely meal » ، مزوجة بالماء وبعض  
 الخضراوات . ولقد جعلت الضرائب الحياة صعبة . وإمثلة السجون بالناس  
 الذين عجزوا عن دفع الضرائب . وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فراراً  
 إلى الصحراء ، (٣) .

هذا ولم يدافع عن إسراف اسماعيل سوى « كرايبيته بيير » واستند  
 في دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة

(١) نقل ساماركو هذا التقرير عن دار المحفوظات بالقاهرة - القسم العربي دوسيه

٣٨/٥ ( المالية ) راجع جدول هذه الدروس في كتاب :

Sammarco, Op. Cit. T. 3. p. 341.

(2) Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892. p. 216.

هذا ويذكر دافيد لاندوز أن ديون اسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦ .

أنظر دافيد لاندوز ؛ بنوك وبنابات ص ١١٥ .

(3) Marlowe, Op Cit. p. 283.



الحكومية وهاجم كرايبيته كتابات ملنر وكرومر (١) . كما دافع سماركو عن إسراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذي حل بمالية الدولة في عهده (٢) . بينما يذكر صبحي وحيدة : « بينما كان محمد على لا يريد من ألقاب الشرف غير اسمه ولا يصبو إلى منافسة السلطان إلا في سلطته ، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بمظاهر الملك .. » (٣) .

وعلى أى حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية في عهد إسماعيل إلى الأموال الطائلة التي أنفقت للاطاعة السكوارث الطبعية ( السكوايا ١٨٦٥ — نزول أسعار القطن ) وما أنفقته مصر على مشروع قناة السويس ، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وشمع الدائنين والممولين ورجال المال . وحب إسماعيل للظهور والتمتع بملاذات الحياة وسياسته التوسعية في إفريقيا حدد حدود الدولة المصرية ورغبته في توسيع الإستقلال الداخلى لمصر برشوة السلطان وحاشيته بالأموال والهدايا (٤) .

وأخذت بوادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت بريقة من الاستانة في مساء

(١) كان كرايبيته يدير منصب مستشار في الحكومة الاستثنائية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل الناء الحاكم المختلطة ، وهو امريكى الجنسية راجع كتابه إسماعيل المفترى عليه — ترجمة فؤاد صروف القاهرة — دار النشر الحديث ١٩٣٣ . ص ٥١ - ٥٢ وراجع ايضا : السيد رجب حراز — الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ٣ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p: 341.

(٣) صبحي وحيدة — فى أصول المسألة المصرية — القاهرة ١٩٥٠ — ص ١٦٢

(٤) راجع كل من : السيد رجب حراز — الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ١

— ٥٠ — و

يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الاسكندرية تفيد بأن الباب العالي سيدفع  
إبتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فرائد ديونه نقداً والنصف الثاني سندات على  
الخزانة بفائدة قدرها ٥ ٪ ، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية ، فأدى ذلك  
إلى انهيار الاسعار انهياراً سريعاً ومزعجاً . ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً  
بتركيها ، فقد كان رد الفعل قوياً لدى دائني مصر ، فارتفعوا وخشوا أن يقتدى  
إسماعيل بالسلطان ويعلن إفلاسه ، فأدى ذلك إلى هبوط في أسعار الأوراق  
المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون في التصفية المقبلة الخراب التام .  
ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأي  
العام ، مؤكدة أن النظام الإداري والمالي المصري يختلف كلية عن النظام التركي  
بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثبتت على الخديوى (١) .

واضح من هذا محاولة الصعف طمأنة الرأي العام حتى لا تضار مصالح أصحاب  
الديون الإنجليز فيصليهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات  
في مصر .

وعندما استعجلت الأزمة المالية ، طالب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا  
في مصر - في ٣٠ أكتوبر ، بإيفاد موظفين إنجليز أكفاء ذوي خبرة بالنظم  
المالية لمعاونة ناظر المالية المصري في سد الخلل الذي يعترف به في هذه النظارة ،  
وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد  
مرور يومين على شرائها لأسهم مصر في قناة السويس (٢) .

(1) Lessage, Op. Cit., p. 19; Cf., Wilson, Op. Cit. p. 48.

وانظر الياس الأبوي — ٢٠ ص ٣١١، ٣١٨، ٣١٩ وانظر ايضاً احمد عبدالرحيم ،

مصر وتركيا ص ٢٥ .

(2) Blanchard. J, Egypt under Ismail, London 1879, p, 133. =

أضف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء باضطرابات سياسية في الإمبراطورية العثمانية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا إفلاسها، تحدثت الاضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتندلع ثورة البوسنة والهرسك (١)، كل ذلك جعل دزرائيلي يصرخ بأن الأزمة المالية التركية قد تجر الوبال (٢). وقد عبر دزرائيلي عن مخاوفه في هذه المسألة في خطاب بعث به إلى دلاي برادفورد، في ٣ نوفمبر يقول فيه: «إن المسألة الشرقية التي خيمت على أوروبا لمدة قرن والى أطالتم حارب القرم نصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيبي مواجهتهما وتسويتها» (٣). كذلك تنضج آثار تلك الأزمة في الخطط التي بعث به «جافارد» القائم بالأعمال الفرنسي في لندن إلى دوق ديكاز - وزير الخارجية - يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا واضطرابات الجبل الأسود سنؤدي إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسي من الامتداد شرقا إلى الامتداد في اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة تهديد لخطط المواصلات الإنجليزية مع آسيا، وسيدعى بالتالي إلى إثارة العداوة من جديد (٤).

---

وانظر أيضا كل من: روتشتين، تيردور المسألة المصرية من ٦، ٧؛ أحمد عبدالرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية من ٢٨.

(١) بدأت ثورة البوسنة والهرسك في أغسطس ١٨٧٥ وكانت أحداثها تهم روسيا والنمسا والمجر وبريطانيا.

(٢) إلياس الأبوني - عصر اسماعيل - ٢ من ٣٢١.

(3) Disraeli à Lady Bradford, 3. 11. 1875; Lettres intimes. by Disraeli p. 145. Cf., Seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p. 26.

(4) Gavard à Duc Decaz, 19. 11. 1875, D. D. F, 1ère Série T. 2. No. 12.

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية في المنطقة إلى إستحكام الأزمة المالية للخديوى ، وبات الموقف في متهمى الحرج عندما تناقشت الاُسن أن أحد أصدقاء إسماعيل المفتش قد اعترف اثره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا ما يكفى لسد احتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد ، . . فيفعل الله ما يشاء (١). واقتراح البعض أن يفعل الخديوى مثلما فعل السلطان — أى يعلن إفلاسه — فأخذ الخديوى يوازن مزايا وعيوب القيام بمثل هذا العمل (٢) .

وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبدل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٣ . والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فأتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقناة السويس . فقام الوزير بمعاونة ( البنك الانجائيزى — المصرى ) وتمت رعاية البنك العقارى الفرنسى بالتفاوض سرأ فى أمر إصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥ ٪ . وتكون أسهم قناة السويس ضاظة لمدادها ، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ٤ - ١٨ (٣) . وينكر د شارل ليساج ، أن فرنسياً — لم يذكر اسمه — قد عرض على إسماعيل حلاً كريماً للخروج من الورطة المالية ، وهو أن يقوم ببيع ١٧٧٠٦٤٢ سها الخاصة بقناة السويس . وعندها فسكر إسماعيل فى قيمة هذه الأسهم ، وجد أنها عديمة النفع بالغة لخصوصاً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن ، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ فى إدارة الشركة ، لأن حرمان هذه الأسهم من كوربوراتها قد تسبب فى حرمانه من حق المشاركة فى

(١) الياس الأيوبى — عصر إسماعيل — ٢ س ٢٢١ .

(2) Lessage, Ch., Op. Cit. p. 22.

(٣) الياس الأيوبى — ٢ س ٢٢٣ .

## النصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم القناة (١).

وسمى بنا أن نتعرف على قصة أسهم مصر في قناة السويس. كيف حصلت عليها وكيف فقدتها. فقد فرضت عليها غراماً وفقدتها عبثاً.

طرح دى اسبىس أسهم الشركة للاكتتاب العام في الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ — ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ (٢) وقد إتجه دى اسبىس بادى الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هي «بيت روتشيلد»، كي يباشر عمليات الاكتتاب، فطلب مولاه ٠٪. ولكن دى اسبىس رفض وعول على تعيين مندوبين ومراسلين للثركة في أممات المدن يتولون هذه العملية. وكان دى اسبىس يخشى أن تفشل حركة الاكتتاب إذا كان يتوقع عدم إقبال الجمهور في إنجلترا على شراء أسهم الشركة. فقام بدعاية جبارة المشروع وللشركة (٣). وكان إقبال الجمهور الفرنسي على شراء أسهم قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التي كتبت بها الفرنسيون ٢٠٧١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٢٠٧١١١) وبلغ عدد المكتتبين الفرنسيين ٢١٢٢٦ فرداً (٤). وقد قرر دى اسبىس أن سعيد باشا طالب أن يوقف عمليات اكتتاب الفرنسيين في أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧١١١ سهم حتى لا يتجاوز اكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كي تحفظ الشركة بطابعها

(١) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. Sabry M. Op. Cit. p. 166.

(٢) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية التي احاطت بإنشاء قناة السويس

١ ص ٢٣٠ — ٢٤٨. وراجع أيضاً :

Lessage, Op. Cit. pp. 23 - 32.

(٣) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية ص ٢٣٧.

(٤) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب في أسهم قناة السويس وفئات الأسهم

الفرلى المكتبة في المشروع راجع كتاب :

العالمى قدر الاستطاعة (١).

وفى مصر أذاعت الحكومة المصرية منشوراً على موظفيها حضنتهم فيه على الإكتتاب فى أسهم قناة السويس ولم يستجب لهذا المنشور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من إستغلال المدخرات المالية . وكان سعيد قد عدل على ألا تكتتب الحكومة المصرية فى أكثر من ثلاثين ألف سهم . ولكن دى اسبىس خصص لمصر ٦٤ ألف سهم تبلغ قيمتها ٣٢ مليون فرنك فقبلها سعيد . وفى نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧٠٠٠ سهماً دون بيع وهو عدد يزيد على ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم (٢). ورغم ذلك فقد أعلن دى اسبىس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها (٣) .

وشكل دى اسبىس مجلس إدارة الشركة من ٣٢ عضواً من مختلف جنسيات معظمهم فرنسيين . وعين « كونوراد » ، « Conorad » ، مندوباً لوالى مصر فى

---

= De Lesseps, F., *Lettres Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal du Suez*, Paris (1857 - 1858 , T. ii, p. 393., p. 352 - 3.

راجع : الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ، ص ٢٤٢ .

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٠٣ . وعلق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى اسبىس ما كان ليتردد فى قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لس مزيداً من اقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع ، وامتنت انجلترا عن الاكتتاب فى الأسهم وكذلك النمسا والدولة العثمانية .

(2) M. Sabry, *L'Empire Egyptien etc Op. Cit.*, p. 68.

والمرجع السابق ص ٢٤٧ — ص ٢٤٨ .

(٣) الشناوى — المرجع السابق ص ٢٤٩ .

بمجلس الإدارة، وهو رجل هولندي كان عضواً في اللجنة العالمية الدولية. وهكذا لم يعين مصري واحد في هذا المجلس (١) وفي ١٥ مايو ١٨٦٠ اجتمعت لأول مرة، في تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحلة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية زبناً جانب فيه الحقيقة بجانب تامة، فقد قرر أنه إتفق مع سعيد باشا على أن يشتري الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١١٣٠٦٤٢ سهماً علاوة على العدد الضخم الذي كان دى لسبس قد خصصه لمصر وبلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوى أنه ومن العجيب أن تبلغ دى لسبس الجرأة أن يعلن هذه الصفقة الجديدة والإضافية مع أنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا (٢). وهذه الأسهم في الأصل كانت مخصصة لبيعها في إنجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد امتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام في الإكتتاب (٣).

ورغم محاولة إنجلترا التأثير على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح في التأثير على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم (٤). وذلك على الرغم من حاله سعيد المالية السيئة (٥). وبذلك أصبح مجموع الأسهم التي تمتلكها الحكومة

(١) المرجع السابق ص ٢٥١.

(٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ — ساروع دى لسبس بعد خطابه في الجمعية العمومية وسافر الاسكندرية للتأثير عليه.

(٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.

(٤) الشناوى — المرجع السابق ص ٣٩٠ — ٣٩١ (شكى سعيد باشا لنفسه — البريطاني بأن الشركة تغفل كامله)، وراجع أيضا:

Hallberg, Op. Cit., pp. 183 - 184.

(٥) لا ندر، دافيد، بنوك وباشاوات — ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس —

دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ — ٩٧.

المصرية في شركة قناة السويس ١٧٧٠٦٤٢. سبباً من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠.٠٠٠ سهم. أى بنسبة ٤٤٪. وقد بلغت القيمة الاسمية للأسهم التى تملكها مصر وقت الاكتساب ٠٠.٠٠٠ ٨٨٠٢١٠٠ فرنكا ( ٣٠٠.٠٠٠ ٢٤٢٦٠٠ جنيه ) وأصبحت مصر ثانياً دولة فى العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم (١).

وفى ٢٣ ابريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية لاتفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التى خولها اياها عقد الامتياز الثانى مثل حق الإعفاء الجمركى ، وتنازلها عن جميع مستشفياتها المقامة فى منطقة قناة السويس ، وعن المنازل التى تملكها فى رأس العش والقنطرة والفردان وعن بحجر المسكس . . . . . لانح كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسدها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦٠٦٠٢ سهماً ( يلاحظ أن عدد الأسهم نقص ١٠٤٠ سهماً ) اعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والآخر فى يولييه ١٨٩٤ ، مع احتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠ ٪ عن هذا المبلغ . وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركة كوبريات الأسهم ويستمر التنازل عن أرباح الأسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده (٢). وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسميس بإستصدار قرار بحرمان مصر من حق التمثيل فى الجمعية العمومية لحالة الأسهم طوال فترة فقدانها لفوائد أسهمها ، وذلك فى جلسة الجمعية العمومية للشركة يوم ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٣). ولجئ لسماعيل على هذا القرار وأرسل

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية - ص ٣٦١ ، ص ٣٦٨ .

— Fitzgerald, P. Op. Cit., T. i, pp. 323 - 325.

(٢) الشناوى — المرجع السابق ، هامش ص ٣٧٧ ، ٣٧٨ ، وأنظر أيضاً :

— Lessage, Op. Cit., pp. 25 - 27.

(٣) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمساهمين بحرمان



نوبار باشا خطاباً في ١٢ أكتوبر ١٨٧١ ، يحتج فيه على هذا القرار (١) . وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة في ١٨٧٢/٦/٢ يعلنها بأن الخديوي يأسف للناهن الشديد في داخل مجلس إدارة الشركة لحسرمات مصر من حق التصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة وبالتالي بمصالح مصر (٢) . وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوي وافق على تفويض دي لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع (٣) .

رأينا كيف أخذ معين المال ينصب بين يدي إسماعيل واضطاراه إلى تسديد قسط فوائد ديونه والتي كان سيحل عليها الأجل في الدفع في شهر ديسمبر ١٨٧٥ وأصبحت الحكومة على شفا الإفلاس ، والحزائد خاوية . فبحث في خزائن الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يُرهَن بعد ، فوجد أسهم قناة السويس لم تزل ملكاً خالياً من الرهن . ففكر في الإقراض عدة ملايين بضمانها لسداد قيمة المبالغ المستحقة . وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الأسهم للرهن ؛ هل هي من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديفيو ؟ (٤) .

= أسهم مصر في القناة من حق التصويت في الجمعية العمومية للمساهمين . راجع نص القرار في :

— Bulletin Décadaire, No. 8. Bis, 17 3.1872, p. 2.

وقد نشرت أيضاً وثائق البرلمان الإنجليزي نص هذا القرار ولجم :

— Parl. p. Egypt. No. 6 (1876) No. 16. pp. 46 - 47.

(١) خطاب من نوبار إلى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة :

— Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.

(2) Ibid. No. 22, 2.8.1872, p. 7.

(3) Lessage, Op. Cit. pp. 28 - 29.

(٤) راجع بالتفصيل حياة درفيو في كتاب : إفيد لاندوز — بنوك وباشوات — ترجمة

الدكتور عبد العظيم أنيس من ٢٨٩ — ٢٩١ .

والرأى الراجح أن الذى بحث الفكرة هو إدوارد ديرفيو ، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى إسبىس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر . وترددت فكرة شراء الاسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ . وقد تكون تلك الفكرة قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد ديرفيو Edward Dervieu ، وهو العالم بحالة مصر المالية . ولقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الاسكندرية ١٨٦٣ ، وأخذ يتابع منذ عودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية ، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل ، فأرسل ديرفيو إلى أخيه بالاسكندرية « أندريه ديرفيو » : « André » ، وهو أيضاً من رجال المال ، يطلب اليه فى الايام الاولى من شهر نوفمبر ١٨٧٥ أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى قناة السويس ، وأنه مستعد إذا قبل الخديوى البيع أن يجد لها المشتري فى باريس (١) .

ويذكر « شارل ليساج » : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الخديوى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد دريو Edward Driault ، فقد ذكر فى مؤلف له بإسم : « المسألة الشرقية » : « لم يجد الباشا من يقرضه المال فقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥ » أما « فريسنيه » Freycinet ، فيذكر أن الخديوى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والى تقدمت بالقرض ، ويضيف بأن « دوق ديكاكز » كان يميل للشراء ، ولكن رئيس الوزارة ( Buffet ) كان يعارض ذلك . ويذكر شارل ليساج ، أيضاً أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouville عن مسألة عرض الخديوى أسهمه

عل دوق ديكاڤ ، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد تناقلته الاسن فى مكاتب الشركة ومن الصعب حالياً معرفة مصدره (١) .

توجه اندريه ديرفيو للقاهرة بعد أن تلقى من شقيقة إدوارد برقية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ، تبعت عل الأمل فى نجاح الصفقة ، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له : د بعد بضعة أيام من الدراسة ، سنجد مشترين لاسهم قناة السويس ، ومن الضروري الحصول على فائدة قدرها ١٢ ٪ . وبضمان ، على سبيل المثال ، إيرادات جمرك بور سعيد أو بضمان نسبة ١٥ ٪ . الخاصة بأرباح الخديوى فى دخل قناة السويس . وأن هذه العملية المالية والسياسية لجزية لمجموعات رجال المال فى باريس ، (٢) وبناء على هذه التعليلات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فلقبت قبولاً ؛ لأن إسماعيل المفتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالاسهم . ثم إقتاده إلى إسماعيل ، الذى استمع باهتمام للعرض الذى قدمه اندريه ديرفيو . والسر الذى طلبه الخديوى هو ٩٢ مليون فرنك ، والفوائد التى سيدفعها خلال التسعة عشر عاماً لتعويض فوائد الاسهم المتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ ان تكون ١٢ ٪ . كما طلبها ديرفيو وإنما ٨ ٪ . وستكون إيرادات جمرك بور سعيد ضمانة لهذه النسبة من الفوائد (٣) . وترك الخديوى لديرفيو خيار القبول ( option ) حتى يوم ١٦ نوفمبر ، وسارع اندريه ديرفيو إلى إرسال برقية لاختيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الاولى ، فسارع إدوارد إلى جماعة من

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 235 - 240.

(2) Ibid., pp. 36 - 37.

(3) Ibid., pp. 39 - 39.

المالين الفرنسيين لإعداد الثمن وإتمام الصفقة . فتوجه الى رئيس مجلس إدارة « الشركة العامة » Société Générale يوم ١٢ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقه بالنسبة لاضطراب المالية المصرية . وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون « بون » على الجزائر . ولم يتفق إدوارد ديفيو معهم . ووردت برقية من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزى — المصرى) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطه إدوارد ديفيو (١) . وكانت هناك عدة بنوك فرنسية ، فى ذلك الوقت ، مرتبطة مع المالية المصرية . ومن بين تلك البنوك بنك «التسليف العقارى» Crédit Foncier وبنك «التسليف الزراعى» : «Crédit Agricole» ، وهى ممثلة فى مصر عن طريق البنك « المصرى — الانجليزى» ، والذي بلغ إجمالى المطالبات التى يتولى تحصيلها ١٧ مليون فرنك فى الفترة ما بين عامى ١٨٧٣ — ١٨٧٦ . ومن البنوك الفرنسية الأخرى التى تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك «الكريدى ليونيه» «Crédit Lyonnais» والشركة العامة « Société Générale » ، وبلغ إجمالى المطالبات التى تولتها البنوك الفرنسية حوالى نصف بليون فرنك (٢) .

توجه ديفيو بعد ذلك إلى بنك «التسليف العقارى الفرنسى» ، وتقابل مع نائب مدير البنك «سوبيران» «Soubeyran» ، الذى لم يتردد فى التعبير عن شكوكه لإقراض ديفيو ، وعندئذ كشف «سوبيران» عن إقراض يقوم به بنك «التسليف العقارى» حاليا بمقاده تجميد الديون المصرية السائرة . وتحويل هذا الدين من دين قصير الأجل إلى دين طويل الأجل وضريبة الحصول على

(1) Ibid. pp. 40 - 42.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 47; Cf. Hallberg, Op. Cit., p. 235.

ضمانات لذلك ، وأن أسهم قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات ، وأشار  
له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات . وهذا معناه أن البنوك الفرنسية  
التي تملك حق المطالبات المصرية ترغب في أن يحتفظ الخديوى بأسهمه . وطبعاً  
هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو . وأن هذه الفكرة يؤيدها البنك  
الانجليزى - المصرى . وختم سويران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن  
يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لا في باريس أو القاهرة أو لندن (١) .  
وهكذا حذر « سويران » ديرفيو مقبلة عمله ، وحذره من أن « البنك العقارى »  
Crédit Foncier سيبدل كل جهده لمنعه من الحصول على الأموال اللازمة لشرائه  
أسهم الخديوى في قناة السويس . وأفهمه بأن وزير مالية فرنسا « Leon - Say »  
نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٢) . وغادر « ديرفيو » بنك التسليف العقارى  
بعد أن فشلت جهوده مع « سويران » وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلاً من  
أن يقدم له المساعدة لمشروعه ، أقام له المراقيل لاحتباطه . واتجه بعد ذلك إلى  
« باروت » ( Barrot ) . وكيل الخديوى السياسى في باريس ، كما اتجه  
أيضاً إلى دى لسبس ، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيلقى في باريس حداوة  
غير متوقعة .

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله في الحصول على المال اللازم ،  
لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل المهلة المحددة . ووافق الخديوى على أن يمد  
المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى في ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) . وخلال تلك المفاوضات  
التي كان يحريها إدوارد ديرفيو مع بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر

(1) Lessage, Op. Cit., pp. 47 - 52; Cf Marlowe, Op. Cit., p. 293.

(2) Marlowe, Op. Cit., p. 294.

(3) Lessage, Op. Cit. pp. 52 - 53.

١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئ بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام في مصر،  
تقابل مع الخديوى اسماعيل ونوبار باشا واسماعيل صديق المفس وزير المالية ،  
وذات المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس (١) . وبذلك أصبح  
هناك خصم جديد منافس لديرفيو (٢) .

توجه ديرفيو مع دى لسبس لمقابلة دوق ديكاكز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض  
ديرفيو هو في حقيقته شراء مقننح الأسهم، وذلك في محاولة للحصول فرنسا على أسهم  
الخديوى وإيقاف معارضة بنك الائسليف العقارى ، للصفقة ، لأن هذه المعارضة  
في غير صالح فرنسا . ولكن وزير مالية فرنسا دايون ساء ، كان أكثر إهتماما  
بقيام بنك الائسليف العقارى ، باستيفاء مستحقاته من الديون ، لأن لديه كمية  
ضخمة من الأوراق المصرية غير المضمونة . أما ديكاكز فكان إهتمامه منصباً على  
التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقات الانجليزية - الفرنسية في حالة قيام بنك  
فرنسى بشراء أسهم الخديوى . لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية  
فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق ،  
يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥ ، وشروطه ، أن تنلقى  
الحكومة المصرية قرضاً قدره ٨٥ مليوناً من الفرنسكات بفائدة سنوية ١٨٪  
وبضمانه كل من أسهم مصر في القناة وأيضاً نسبة الـ ١٥٪ من صافي أرباح الحكومة  
المصرية بشركة القناة (٣) . وأنه في حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر  
تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكاً للمجموعة الفرنسية

---

(١) راجع في الفصل الثاني من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خير العففة

لانيجلترا .

(2) Lessage, Op. Cit. p. 54.

(3) Ibid. p. 57; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp 294 - 5.

المقرضة للمال " French Syndicate " . وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كورونات الأسهم التي سبق وتنازل عنها للشركة في عام ١٨٦٩ وبضمانة إيرادات جمر بك بورسعيد (١) ، وترك لأندريه ديرفيو باسكندرية فرصة عرض هذه المقترحات على الخديوى في موعد أقصاه ٢٦ نوفمبر لآخذ موافقته وتصديقه عليه (٢) . وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالاسكندرية برقية يخبره فيها بفشل جهوده بباريس وبالاحداث الهامة الهائرة في لندن والقاهرة حول الصفقة (٣) .

وقبل أن تحصل برقية إدوارد لأخيه بالاسكندرية كان أندريه ديرفيو قد عرض المشروع على الخديوى واتفقا على تسوية للقرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها في باريس (٤) .

وهكذا أدى فشل إدوارد في الحصول على المال ومعارضة ديكان وإيون سائى إلى مرور الوقت ودخول دزريل في الميدان إلى فشل جهود ديرفيو . وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة .

---

(١) بعد افتتاح القناة للملاحة في ١٨٦٩ ازدادت الحركة في ميناء بورسعيد ورغبت الحكومة المصرية أن تستولى من شركة القناة على جمر البضائع الواردة الى ميناء بورسعيد والصادرة منه كالتمتع فى الموانئ المصرية، ولكن شركة قناة السويس ابت عليها ذلك بدون وجه حق وتدخل فى النزاع الانفصل الفرنسى وبعد مداوالات اتفقت الحكومة مع الشركة على ان تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مايوون فرنك مقابل تنازل الشركة عن جمر بورسعيد للحكومة . راجع: تاريخ البحرية المصرية — مقالة احمد عبد المنصف محمود — مطابع الاهرام

١٩٧٣ - ص ٧٢١

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 237; Cf. Marlowe, Op: Cit p. 295.

(3) Lessage, Op. Cit., p. 55.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 236 - 237.

لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف ؟ وماهى الدوافع التى حدثت بدون ديكاز إلى عدم تأييد دى لسبس وديرفيو رغم حديثهم المغرى Seductive addresses (١) للحصول على أسهم الخديوى . وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك .

رأينا كيف سارع دى لسبس وديرفيو لوزير الخارجية الفرنسى — دوق ديكاكز — لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى . ورغبة من ديكاز ، لتحسس موقف إنجلترا، نجده يرسل إلى القسائم بالأعمال الفرنسى فى لندن « جافارد » ، فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين ؛ دون الإشارة لمسألة احتمال تقديم قرص (٢) .

وأرسل « جافارد » لدوق ديكاكز فى ٢ نوفمبر سنة ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث جرى بينه وبين « لورد دربي » ، عن الأزمة المالية التركية والمصرية ، ذكر دربي أن الخديوى اسماعيل يعرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك الانجليزى — المصرى ، فاستفسر منه « جافارد » عن موقفه فى حالة قيام الشركة

(1) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٢) لم تنشر الوثائق الفرنسية أى شئ عن هذه الرسالة التى بحث بها دوق ديكاكز إلى جافارد فى ١٩/١١/١٨٧٥ . ولكن « ليساج » ، بعد دراسة لهذا الموضوع يقول انه بعد موت جافارد ١٨٩٣ عثر فى أوراقه الخاصة بالموضوعات الهامة التى قابلته إبان فترة إقامته بباريس على مذكرته بهذا الخصوص جاء فيها « لمب ديكاكز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية عند معرفته بشراء الشركة العامة للأسهم راجع :

Lessage, Ch, Op, Cit., pp. 70 - 71, Cf.,

Marlowe, Op. Cit., p 295, Cf. Hallberg, Op, Cit , p 238.



العامة ، بشراء الاسهم أيضا . فأخبره دربي بقوله : « لا أتفى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضرارا جسيمة . وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قناة السويس . فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة بما يعود اليها بكل الشرف والفخر ، وإن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم . ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماما بقناة السويس ، لأننا أكثرها إستخداما للقناة . ولذلك فإن المحافظة على هذا الممر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى ، وأنا مقتنع تماما ، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين وإستبدال هذه الشركة بمجموعة مالية ، Syndicate أو إدارة ، Administration بمثابة فيها كل الدول البحرية . وعلى أى حال فنحن نبدل قسارى جهتنا لكن لا ندع مشروعنا تعتمد عليه مصالحنا ، محسكرا فى أيدي الأجانب . وأن مسألة الضمان المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية إذا فقدنا هذا العرض الذى يقدمه الخديوى سنكون كالية تحت رحمة دى لسبس كذلك فإن حملة الاسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون فرنك من مائتى مليون فرنك ، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية ، (١) .

وفى معرض الحديث مع لورد دربي ، سأله جافارد عن القروض الخاص بضمان الاسهم ، فأجابه بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه ، لأن رهنها ، بالنسبة للخديوى ، تعنى عدم استطاعته رد الاسهم وأكد دربي لجافارد ، النتائج السيئة المترتبة على بيع الاسهم لشركة فرنسية ، وأكد رغبته فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبة على عمل من هذا النوع والتى من المؤكد إثارها (٢) .

(1) Gavard à Duc Decazes, 20. 11. 1875, D D. F., 1ère Série, T. II, No. 13.

(2) Ibid.

ولم يكن دربي في الحقيقة صريحاً مع جافارد ، لأننا سنرى بعد ذلك ، إيهاك  
الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع  
الخليوي . وهكذا كان على ديكاز مراعاة التحذير البريطاني إزاء مفاوضات  
شراء أسهم الخليوي لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر . وهكذا  
تخطت جهود ديرفيو ودي لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المسألة .  
كما وعد الخليوي . أما اندرية ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر — آخر  
موعد حدده الخليوي له للتصديق على القرض بالشرط القرضية السابقة ذكرها  
— ليذكر للخليوي فشله . ومن المحتمل أن يكون قد أخطار الخليوي مبكراً  
يوم ٢٢ نوفمبر . ذلك لأن ستانتون قد أرسل في نفس اليوم برقية لحكومته  
يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظير قرض قد سُحبت (١) .

كذلك أرسل باسيلييه « M. Pellissier » - وكيل القنصل الفرنسي بإسكندرية -  
إلى دوق ديكاز يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً في فشل  
مفاوضات ديرفيو ، وأن ستانتون طلب بأن تكون مجموعة الراسماليين الإنجليز  
لهم الانضالية في هذا العمل (٢) .

كذلك نجد دوق ديكاز يذكر في رسالته المعلقة إلى القائم بالأعمال الفرنسي  
« بسانت بطرس-بورج » ، « دي لا بولانج » ، « De Laboulange »  
يخبره فيها بنياً قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخليوي والخطوات  
والظروف التي تمت بها الصفقة ، وكيف أن دربي عندما أكد له صحة خبر شراء  
الأسهم ، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هي التي عندها

(1) Hallberg, Op. Cit.; Footnote pp. 238 - 9.

(2) M Pellissier à Duc Decazes, Alex, 22 11, 1875, D D. F.  
Jérôme érie, T. ii, No 14.

النمية لشراء أسهم القناة الخاصة بالخليوي (١).

وكان لورد دربي قد أخبر « الماركيز دار كورت » — سفير فرنسا بإنجلترا —  
عندما لم يتح دار كورت لدربي أن هذا العمل (يقصد الصفقة) كان سيكون له مغزى  
سياسي أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقة غير مباشرة  
من جانب الحكومة البريطانية. فعلى دربي ذلك ، بأن الخليوي كان معرض ببيع  
أسهمه ؛ ولم تكن تملك القدرة لمنع من ذلك أو تركها تقع في أيدي أخرى معادية ،  
ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة « Status quo » ( يقصد التوازن  
في إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الخليوي ) . وكرر له دربي رأيه السابق  
الخاص بالإدارة الدولية في شكل يماثل لجنة اللانوب ، وهو رأى مازال متسككاً به .  
وعقب « دار كورت » لدربي عن غناؤه من عدم تمكن الخليوي دفع مبلغ ٢٠٠  
ألف جنيه سنوياً ( وهي قيمة ٥ / . أرباح الأسهم ) فإنه عندئذ ستكون إنجلترا  
مجبورة على إقامة سلطنة إنجليزية لها في مصر (٢) .

فعلماً أنه دربي بأن ما يسم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها ولبلدية  
الدول الأخرى ، ولا شيء أكثر من ذلك (٣) .

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الخليوي لمعرفة موقف الدول وأيضاً  
الباب العالي من بيع أسهمه لإنجلترا ؛ رد الخليوي والذي كان يؤيده قنصل  
إنجلترا وألمانيا بقوله :

(١) Duc D'Orléans à De Laboulaye, Paris. 27. 1. 75, DD F.,  
lère série, T. ii, No. 16.

(2) Derby to Lyons, 27.11 1875, Parl. P. Egypt, No. (1876)  
No. 1, pp. 8 - 9.

(3) Ibid,

و أنه يفضل أن يشتمل المسؤولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول في مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدي الى صراع أوربي، (١).

وكان لرفض دوق ديكانز تأييد ديرفيو ودى اسبس أسباباً هامة تتعلق بالموقف الدولى لفرنسا إبان تلك الفترة . ففي وزارة الخارجية الفرنسية 'Quai d'Orsay'، حيث سارع إليها دى اسبس ليقابل دوق ديكانز ، كان ديكانز قد تسلم منذ خمسة أشهر في صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يدى سفير ألمانيا بباريس إنذاراً بالحرب 'Un ultimatum de guerre' ، رشيكه الوقوع (٢) ذلك أن العلاقات الفرنسية الألمانية في صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لاسباب عديدة (٣)؛ منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقتباس نظام الحرب الروسى، بالإضافة الى سرعة استعادة فرنسا لنهضتها الاقتصادية ، ورأى إسمارك في هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالي دلالة على إعداد فرنسا للحرب . وتحديث الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب . ووصل مسامع سفير فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية . فأعطى الدوق ديكانز لهذه الحادثة إلتساعاً أو بياً ، حينما طلب التأييد الدبلوماسى من بريطانيا والروسيا (٤) .

وكانت حكومة دزيرلى أكثر ميلاً مما كانت عليه وزارة الاحرار السابقة لإتخاذ موقف يتسم بالشدد في السياسة الخارجية . وعبر دزيرلى عن قلقه للملكة فكتب

(1) Duc Decazes à De Laboulaube, Paris, 27.11. 1875, D. D. F. 1ère série. T. 2 No. 16.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 61.

(٣) بيرريه ريفان ، تاريخ العلاقات الدولية من ٥٣٤ - ٥٣٥

(٤) المرجع السابق من ٥٣٤ - ٥٣٥ .

يقول لها : إن بسمارك يلعب لعبة بوناپرت للقديم (١). وأفهمت بريطانيا الحكومة الألمانية بأنها مدعوة لتهدئة قلق أوروبا (٢). وكان دزيريل واعياً بكن هذه الأوضاع ومدركاً للخطر وصمم أن يثبت لبسمارك وأوروبا أن إنجلترا يجب أن يحسب لها حساب (٣).

وكان موقف روسيا مماثلاً لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر. فذهب القيصر بنفسه إلى برلين لتهدئة الموقف وذكر لبسمارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية - الألمانية ، ليس كما يعتقد ذلك ، لأنها قد تضخمّت بطريقة مبالغ فيها ، وأكد للقيصر أن ألمانيا لا تفكر في حرب وقائية « Preventive War » (٤).

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الألمانية ضد فرنسا. ويعاق تييلور Taylor على إنجاد موقف إنجلترا والروسيا إزاء الأزمة الألمانية - الفرنسية بقوله : « أنه الأول مرة منذ أزمة شلزويج ، Sleswig question عام ١٨٥٠ تتصرفا سوياً في انسجام . ذلك لأن إنجلترا والروسيا لم يرغبتا في رؤية سيادة ألمانيا أو فرنسا على غرب أوروبا ، وإنما كانتا رغبتهما في وجود توازن للأقوى. وهكذا تنامت كل من إنجلترا والروسيا في مايو ١٨٧٥ منافستيهما في آسيا لحماية فرنسا » (٥).

ولقد عبرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف إنجلترا ، وطلبت

(1) Bismarck joue le jeu du vieux Bonaparte.

Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٢) رينوفان ، بيير - تاريخ العلاقات الدولية من ١٩٠٤ - ١٩٣٥.

(3) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٤) رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية من ١٩٣٥.

(5) Taylor, The struggle for mastery in Europe. pp. 225-227.

من القائم بالأعمال الفرنسي بإنجلترا أن ينتقل إلى درج إعرافها بالجمل !  
L'expression de toute gratitude (١) وفي نفس الوقت أرسل بسمارك  
لدرزي ودرزيلي يشكرهما لإهتمام إنجلترا بشئون القارة الأوروبية (٢) .

وفي الحقيقة فإن شكر بسمارك قد حجب شعوراً بالامتصاص والضييق  
(Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل الدولية التي فسر فيها .  
وعبر بسمارك عن هذا الشعور بالأسى إزاء موقف إنجلترا غير الودي نحوه ،  
ومهاجمة الصحافة البريطانية للألمانيا ويتعجب من تحول إنجلترا فجأة ضد  
ألمانيا (٣) .

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصدقة بين فرنسا وإنجلترا . ويذكر لورد  
ليونز - سفير بريطانيا بباريس - بأن درزيلي كان يرغب في تشجيع التفاهم  
والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا . ولكنه كان يخشى في نفس الوقت إثارة  
الخطم لدى بسمارك، وعلى أي حال فقد اعترف الرأي العام داخل بريطانيا وخارجها  
بأن إنجلترا قد عادت وبطريقة ثورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون،  
وعبرت الحكومة الفرنسية عن عرفانها بالجمل (٤) .

وهكذا فإن بلاغة دي أسبس وأفكار ديريغو المأكرة لم تجد أذناً صاغية عند  
ديكان الذي رأى في حصول فرنسا على أسهم الخديوي سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها  
فرنسية وهذا سيثير العداء مع بريطانيا التي وقفت مع فرنسا في أزمة مايو ١٨٧٥ . كما

(1) Lessage, Op. Cit. p. 65.

(2) Lettres intimes. Op. Cit. p. 117.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5. pp. 424 - 425.

(4) Ibid, pp. 421, 422, 424.

لحشى دوق ديكاكز أيضا ثوعوع مركز فرنسا في أوروبا والمانيما لها بالمرصاد. هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة مزعزعاً لانقسام الملكيين على أنفسهم وتمديد الحزب الجمهورى باستمرار. ولقد كان في حاجة شديدة إلى تأييد انجلترا السياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تؤدى بحكم المحافطين في فرنسا ومركزها في أوروبا (١).

لذلك فلا عجب أن تنتاب ديكاكز المخاوف ويتخلى عن تأييد دى لسبس وذيراقو للحصول على الصفة لصالح فرنسا.

المصدر: *البرلمان*

## الفصل الثاني

أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها

(١٥٪) في شركة قناة السويس

أ - إنجلترا وصفتة الأسهم .

- دور دزيلي في الحصول على أسهم مصر في شركة قناة السويس .
- تسرب خبر الصفقة لبريطانيا .
- تمركز الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم .
- مشكلة تدبير ثمن الصفقة .
- توقيع العقد مع روتشيلد ومنع الحكومة المصرية .
- عملية نقل الأسهم لانجلترا .

ب - فرنسا وحصة مصر في صافي أرباح الشركة (١٥٪) :

- أحقية مصر في نسبة من أرباح الشركة .
- دور دي أسيس في هذه الصفقة .
- موقف الحكومة الفرنسية من الأحداث .
- البنك العقاري الفرنسي يحصل على حصة مصر (١٥٪) في أرباح الشركة .





يتناول هذا الفصل صورة حويثة في تاريخ مصر الحديث ، وهي نسكة فقدانها لاسمها في شركة قناة السويس لصالح انجلترا من جهة ، وانقضاء فرنسا على نصيبها السنوي في صافي أرباح الشركة ( ١٥ ٪ ) من جهة أخرى . وبهذا حرمت مصر من كل مزايامادية في قناة السويس علاوة على حرمانها من حق التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمي الشركة .

ففى الوقت الذى وقعت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم والإذعان لإنجلترا ، نجد على الجانب الآخر ، إنجلترا المترتبة للفرصة التي ظهرت لها وعمات بنشاط محرم . وسرى في هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزي إزاء قناة السويس . فقد انعم مرقها في الفترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشا كل للشركة منذ بداية المشروع ؛ والذي سبق أن وصفه بالمستقون بأنه مشروع وهمي ، ( Bulble Scheme ) ، إلا أنه تحقق على يدى لسيبس — الذى كان في نظر الانجليز — فرنسياً قبل كل شيء . وفرنسا كلها إبتداء من الامبراطور حتى رجل الشارع قد نظرت للمشروع باعتباره سيادة فرنسية دائمة (١) .

إلا أنه صار على انجلترا أن تراجع حقيقة إتمام القناة ( Le fait accompli ) . ويمكن تلخيص المراحل التي مرت بها السياسة الانجليزية تجاه قناة السويس إلى : المرحلة الاولى : وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإجباطه ، ولكنه تم رغم هذه المعارضة ، وهي الفترة السابقة لعام ١٨٦٩ .

والمرحلة الثانية : وهي تقبل وجود القناة كشئ « Inevitable » . واستغرقت هذه الفترة خمس سنوات ( ١٨٧٠ — ١٨٧٤ ) . وقد تناولتها

(١) . De Lesseps était français et la France, de l'Empereur jusqu' à l'homme de la rue. Sammarco. Op. Cit T 3, p. 344.

بالفراصة في البابين الأول والثاني . وتتميزت بوقوف إنجلترا بالرصاص لدى لبس وشركته مما أدى إلى الأزمات المالية والسياسية للشركة ، وتعرضها في سنواتها الأولى للأفلاس والتضيق وتفكير دى لبس في نقل ملكيتها - كما ذكرت - وعلى الرغم من ذلك لم تنهز حكومة الأحرار ، بزعامه جلاد ستون ، هذه الفرصة التي سمحت لها بل اتخذت موقفاً سليماً . ولجأت إلى إجراء تسكين دولي ضد دى لبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحركة الدولية بالاستانة . والمرحلة الثالثة : وهي محاولة السيطرة على إداره قناة السويس بشراء ذريليل الأسهم ( في نوفمبر ١٨٧٥ ) .

تغير الوضع بحجىء حكومة المحافظين - بزعامه ذريليل - للحكم عام ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) فقد افتتح عصر السياسة الامبريالية التي كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية . وكان ذريليل يحب « الضربات المثيرة للدهشة » مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وهزيمة كابول (١) ، بخلاف جلاد ستون المعروف بكراميته الشديدة للتوسع الإستعماري وما يتشعب عنه من مشاكل ويرى فيه إرهاباً للامة الانجليزية وإضراراً بمصالح إنجلترا الحقيقية وسفكاً للدم الانجليزي بلا داعى . فقد كان جلاد ستون من أنصار إنجلترا الصغيرة : « Little England » (٧) وسنجد في الصفحات المقبلة ، كيف انتقد جلاد ستون بشده - في مجاس العموم البريطانى - موقف ذريليل فيما يتعلق بسيانته ازاء الاستحواذ على نصيب الحديوى في أسهم قناة السويس .

(1) Edmond Hippiau, Histoire Diplomatique de la troisieme Republique (1870-1899 p 493

(2) Seaton-Watson, Disraeli Gladston and the Eastern question London 1935. p. 130.

ومكنا بمجيء دزريلى (١) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين تجاه قناة السويس . وعلينا أن نلقى بعض الضوء على شخصية دزريلى لتوضيح طبيعة هذه المرحلة فى تاريخ القناة .

قام دزريلى فى شبابه برحلة إلى الشرق فى عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقسمين وسافر منها إلى مصر وتنقل من رشيد حتى الشلال ، وبهره جماله وحضارتها الزعرونية التى تدل على مجدها القديم (٢) . وكان دزريلى ينادى منذ عام ١٨٧٢ بإعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضرورة زيادة قوتها فى هذا المجال . وظهر دور بريطانيا — كما رأينا — فى الشؤون الأوروبية صيف عام ١٨٧٥ . وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية — الألمانية وسماحها الروسيا بتحطيم حياد البحر الأسود الذى نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وهبتها . هذا فى الوقت الذى كانت ألمانيا ، بزعامه بسمارك ، قد سيطرت على المجال الأوروبى بالإضافة إلى تهديد روسيا للإمبراطورية العثمانية فى الشرق الأدنى وفى الجانب الآسيوى . ولكن نلاحظ أنه فى الوقت الذى أخذ فيه الفرد الروسى يمتد وبزدد سنة بعد سنة أخرى ، إزدادت مصالح إنجلترا

(١) وفد دزريلى إلى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودى إيطالى يدهى « بينامين اسرائيلى » أو دزريلى . وانجب اسحق دزريلى ، ثم أنجب اسحق دزريلى ولدا أسماه باسم جده « بينامين » وعندما بلغ بينامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه وبذلك تحول إلى المسيحية لأن والده رأى أن من صالح أولاده أن يتبوا دين الغالبية من الانجليز حتى لا يجدوا الأعمال مغلقة أمامهم . فاليهود ، مثل الكاثوليك كانوا يحرمون من الحقوق المدنية ، راجع حياة دزريلى فى :

André Maurois, La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943. pp.

14-24; Wilfrid Maynell, the man Disraeli. London. 1927.

(2) Buckle, Op. Cit. Vol. 1 p. 173 - 179.

المباشرة مع الهند وممتلكاتها في استراليا ، وأصبحت بعد التوسع الروسي أقل أمنا ،

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة في المواصلات البحرية بإفتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين إنجلترا ومستعمراتها في الشرق . وعارض دزيريلي في بادىء الامر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية (١) . كرفض جلاد ستون، الذى رأس الوزارة البريطانية خلال الثورات الخمس الأولى لإفتتاح القناة ، رغم الفرص الجديدة ، لإجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذى لا ينطق والمصالح البريطانية في هذا المعر الملاحى الجديد .

حدث هذا في نفس الوقت الذى كانت روسيا فيه تضغط على كل من أوروبا وآسيا . ففي أوروبا إستعادت قوتها في البحر الاسود وبدأت نشر دعوتها السلافية معضدة حركة الجامعة السلافية ، Pan - Slavonic ، الحظيرة بالنسبة للدولة العثمانية . كما أخذت روسيا تتوسع في حدودها بإتباع سياسة الضم في آسيا (٢) . وكان على دزيريلي أن يواجه مشكلة روسيا وافغانستان والهند . ويذكر مؤرخ حياة دزيريلي — د بكل ، ( Buckle ) : « من حسن حظ بريطانيا وجود دزيريلي في الحكم في الوقت الذى حدثت فيه الامبراطورية في آسيا وتعرض الطريق الرئيسى للمواصلات للخطر . ودزيريلي له أصل شرقي وخياله ونظراته الشاملة قد صيغتهما لإضطرابات حياته الأولى ورحلاته في الشرق بالإضافة إلى أنه لعب دوراً هاماً في الخمسينات ، وكان لإحساس وقلق دزيريلي الشخصي للمشكلة مؤكداً . واعتمد على صديقيه في الوزارة وهما دربي ( وزير خارجيته ) ، وساليسبورى ( وزير الهند ) . وفي الأيام الأولى للوزارة يقوم دزيريلي بعمل

(1) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(2) Ibid, p. 408.

الترتيبات اللازمة للعمل المشترك مع سائر مستعمرة التوغل الروسي في أواسط آسيا  
يحذر بالغ واهتمام شديد (١) .  
لم تكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التي واجهت دزيريلي في بداية  
حكمه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هي مشكلة قناة السويس .  
ففي الأيام الأولى من حكمه (٢) واجه المشاكل "مديدة التي آثارها دى لسبس  
مثل مسألة رسوم المرور ومراعاة مع الشركات الملاحية ورفضه تنفيذ  
قرارات المؤتمر الدولي للحمولة ، وضغط الشركات الملاحية على الحكومة  
البريطانية ، حتى أن أحد ملاك السفن طالب الحكومة باتخاذ موقف حازم وعدم  
اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الإحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك  
من قبل (٣) . فقد سلك موظفي شركة قناة السويس مسلكاً متفطرساً ، ونقضوا  
بشكل صريح قرارات مؤتمر الحولة الدولي . وبناء على تلك الظروف كان من  
الطبيعى على ساسة إنجلترا أن يضعوا في اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو  
بناء قناة ثانية (٤) . ولذلك نجد دزيريلي يعبر عن إحساسه بالضيق نتيجة المشاكل  
التي آثارها له دى لسبس وذلك في خطاب شخصي بعث به إلى "لادي برادفورد"  
يعبر لها فيه ، عن ضجره الشديد من دى لسبس . فقد وصلته (أى دزيريلي)  
ثمان برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس  
لو أصر على موقفه ، فإن ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان ، (٥) .

(1) Ibid. pp. 409 - 410.

(٢) تولى دزيريلي الحكم في أول فبراير ١٨٧٤ .

(٣) راجع الفصل الثالث من الباب الثاني .

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(5) Disraeli à lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettres intimes. Op. Cit. p. 39.

لذلك نجد دزيريلي ينشط للعمل في بداية حكمه ، ليس عن طريق القنوات الدبلوماسية ، ولكن بطريقة الخاصة التي نفذها من قبل إبان حكمه ( ١٨٥٨ — ١٨٥٩ ) . فيطلب من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild » أن يقدم عرضاً لدى أسبس لشراء القناة (١) . وقد حاول روتشيلد خلال عام ١٨٧٤ وبحق صيف ١٨٧٥ شراء أسهم الخديوي اسماعيل ولكنه لم يوفى (٢) . وقد يكون رفض دي أسبس من أسبس فرمسي وطفى عاد للظهور بعد كارثة حرب ١٨٧٠ ، فصمم على عدم الخضوع لأي ضغط لسكي تنازل فرنسا عن حقوقها في القناة التي كان دي أسبس يرى أنها فرنسية . فإنغمس في صراع مع الحكومة البريطانية وملاك السفن في موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعداً عندئذ لتجديد عروضه السابقة (٣) .

وأحس دزيريلي بخيبة الأمل وظل يترقب الفرصة وكان على اتصال مستمر بإقائمين على القناة . وفي أكثر من مناسبة ( ١٨٧٦ ) ذكر دزيريلي في مجلس العموم البريطاني : « أن دي أسبس حضر هنا بنفذه ودخل في مناقشات معنا مثلاً فعل مع أسلافنا ولكن لم تكن هناك وسائل ممكنة للاتفاق تكون مرضية للملاك » (٤) .

وإذا بحثنا الدوافع التي حدثت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم ، فهي أولاً وقبل كل شيء تتمثل في إحسانها بأنها أكبر دولة بحرية في العالم ، وهي

(١) راجع الفصل الأول من الباب الثاني .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 223; Cf. Buckle, Op. Cit. Vol. 5, p. 413. Kinross, Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. Vol, 5, p. 413.

(4) Ibid,

المتحركة فى تجارة الهند والشرق الأقصى . وسبقها تمثل النسبة العظمى للسفن العابرة فى القناة . وهى تريد أن يكون لها صوت مسموع فى إدارة القناة . ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحولة ورسوم المرور ببعيد عن الاذهان ، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور فى قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن ، وكانت إنجلترا تتوقع المعارضة الشديدة — فى حالة حصولها على الاسهم — من الدول ولاسيما فرنسا . فهى تملك نصف الاسهم ، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للاضطدام بفرنسا وكان على إنجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة ، وفى هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة فى صراعها ضد ملاك السفن . وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع . ولذا كان منع فرنسا من الحصول على الاسهم هو هدف دزيرلى كذلك كان دزيرلى يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس (١) .

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معهده لاقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الحديوى اسماعيل اسهمه فى القناة الرهن أم البيع لبنوك فرنسا إلى سميع دربي (٢) .

وربما يكون وصول نبأ مسألة صفقة الاسهم لسميع دربي قد تم عن طريقين :  
الاول عن طريق الصحفي البريطانى فردريك جرينوود Fredrick Greenwood محرر جريدة Pall Mall Gazette الذى كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو د. هنرى

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 245 - 6.

(2) Ibid., pp. 233 - 234.



أوبنهايم ، فعلم منه أن الخديوي يريد رهن أسهمه في شركة قناة السويس لحاجته إلى المال . وعلى ما يبدو فإن هنري أوبنهايم كان مهتما بمناوضات د بنك التسليف العقاري ، ود البنك الانجائزي المصري ، ولابد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشراء الاسهم عن طريق د سوبيران ، الذي كان قد تحدث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرناه . وكان أوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر للحكومة البريطانية فإنها (أى الحكومة) ستكون مهتمة هى الاخرى بإحباط خطط ديرفيو . ومن المحتمل أن أوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١) .

والطريق الثانى هو بيت روتشيلد بانجلترا . فبرى د بوكل ، أنه من المحتمل أن يكون درزيلي قد علم بنياً بمفاوضات بيع الاسهم من جانب آخر ، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق درزيلي ، حيث تعود الاخير أن يتنارل معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد ، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الدوائية (٢) وكانت مكانب روتشيلد ملاذا لدرزيلي عندما أثير موضوع شراء القناة ، وكان روتشيلد كدزريل نفسه فى إنتظار الفرصة . وربما إستطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة ، إما من باريس أو للقاهرة بما كان يدور فى هذا الصدد (٣) .

ولكن مؤرخ حياة بيت وآل روتشيلد، يذكر أن أوبنهايم أخبر كلام جرينوود

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 83—98; Cf. Sabry. M. Op. Cit. pp. 161—162; Maurois André, Op. Cit. pp. 277—278; Marlowe, Op. Cit. pp. 296—297.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5 440.

وروشيلد بالخبر (١) ، ولكن القصة الاولى هي الشائعة ، والتي تردد ذكرها في كثير من المراجع الاوربية والتي تقول أن جرينورد هو ناقل الخبر .

وأى جرينورد أن من صالح إنجلترا الحصول على نصيب الخديوى لأن القناة هي طريق الهند ، فسارع صباح اليوم التالى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبر المورد دربي (٢) .

وسارع الورد دربي بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون (٣) : « علمت ، حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوى اسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس ، وأن المشاكل المالية الصعبة التى يواجهها الخديوى تجعل من الصعب عليه الرضا . ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها . » (٤)

وعلى الفور سارع « ستانتون » بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا ( وزير الخارجية المصرى ) الذى أخبره بالعرض الذى قدمته الشركة العامة Société Générale ، والبنك الانجليزى - المصرى فأعرب لستانتون عن دهشته ،

(1) Comte Corti, La maison Rothschild. L'apogée 1830—1871 et les temps nouveaux. Traduction française par Pierre Raffegau. Paris 1930. p. 433.

(2) Buckle. Op. Cit, Vos. p. 440; Cf. André Maurois, Op. Cit. pp. 277—8.

(٣) ماجور جنرال ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - ويصفه أحد الكتاب المعاصرين بأنه من أخلص جنود إنجلترا فى الخارج - راجع :

Lord Kinross, Op. Cit , p. 266.

(4) Derby to Stanton, 15.11.1875, Parl. p. Egypt No. 1 (1876) No. 1

لهذا الموضوع الهام ، وأفهمه بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر بعين  
إهتمام لمسألة تحويل ملكية أسهم الخديوى فى شركة قناة السويس إلى يد شركة  
أجنبية. وأفهم ستانتون نوبار بأن الخديوى سينتقى من إنجلترا أحسن العروض  
بالمقارنة مع أى عرض آخر قد تقدم به الشركات الأخرى - إلا أن نوبار أخبره  
بأن الخديوى لا يحبذ مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للمال ،  
لمبالغ بتراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيه استرلينى ، وأنه نظرا لحاجته للمال  
فقد يقبل عرض البنك « الانجلىزى - المصرى » .

عندئذ طلب منه « ستانتون » أن يقابل وزير المالية المصرى فوراً لتأجيل  
المفاوضات — الدائرة بين الخديوى وبيوت المال الفرنسية — حتى يتصل  
بحكومته . وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوى . وأخبرهما بأن مسألة  
بيع أسهم قناة السويس بهم بدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة  
السويس لإنجلترا ، فأخبره الخديوى بأنه لم يفكر جدياً فى العرض الخاص ببيع  
أسهمه ، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك عرضاً من جانب حكومته ، طلب  
منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوافق الخديوى على تأجيل  
المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر . وكان الخديوى قد أخبر ستانتون  
بأنه فى حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه فى هذه الحالة سيفضل أن تكون فى أيدي حكومة  
جلالة الملكة ، بدلا من أى طرف آخر (١).

فى نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربي يخبره فيها  
بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوى فى أيدي أجنبية ، وطلب منه سرعة تأجيل  
المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية ، وإستعداد الحكومة

---

(1) Stanton to Derby, 18.11.1875, Parl. p. Ibid. No. 2,

البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة (١) .

واجتمع مجلس الوزراء البريطاني في ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ لبحث موضوع الأسهم (٢) ولمنح من تقارير درزيلي المرسلة إلى الملكة ومن خطابات الخصوصية ، أن هذه المبادرة وتلك الإطلاقة الجديدة : *a very new departure* ، كانت من جانبها ، على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوي النفوذ المؤثر لهذا الاجراء الجديد ومنهم دربي (٣) . فقد كان دربي بادی الامر تنمابه الشكوك من الصفقة ، إذ كان يخشى نتائجها السيئة ، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالي (٤) . وتبدو وجهة نظر دربي ومواقفه السابقة عندما اقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية (٥) .

وكذلك نجد دربي يؤكد هذا الرأي مرة أخرى « لجافارد ، — القائم بالاعمال الفرنسي بلندن — يوم ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ لإبان مفاوضات صفقة الأسهم (٦) . ومرة أخرى لداركورت ، سفير فرنسا بلندن — يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم (٧) . ولم يكن دربي وحده من المعارضين لصفقة الأسهم ، بل شاركه في هذا وزير الخزانة « نورثسكوت ( Northcote ) الذي كان يعارض

(1) Derby to Stanton, 18.11.1875, Parl P. Op. Cit. No. 13.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 298.

(3) Buckle, Op. Cit. p. 442.

(4) Hallberg; Op Cit. pp. 241—2; Cf. Wilson; Op. Cit. pp. 50—51.

(5) Hallberg; Op. Cit. pp. 233—4.

(6) Derby to Lyons. 20.11.1875 Parl. P. Egypt 1 (1876) No. 4.

(8) Derby to Lyons, 27.11.1875. Ibid. No. 10 pp. 8—9,

الصفقة في بادئ الأمر على اعتبار أنها ستساعد دى لسبس في حل مشاكله المالية وعبر عن ذلك بقوله : « I don't like it » إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد شراء الصفقة (١) .

على أي حال فقد استطاع دزيلي إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله بأهمية الصفقة (٢) .

وفي اليوم التالي لإجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزيلي بإرسال الخطاب السرى التالى لملكة إنجلترا في ١٨ نوفمبر : . . . إن الخديوى على وشك الإفلاس ويفكر في بيع أسهم قناة السويس وقد إنصلنا بالجنرال ستانتون ونقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك مصاعب نشأت بينهم بسبب شروط الاتفاق . والأسهم تقدر ثمنها ببضعة ملايين ، حوالى أربعة على الأقل ، إلا أن هذه الأسهم تعطى مالكمها نفوذا عظيما في إدارة القناة . وأنه من الأهمية القصوى ، لنفوذ جلالتك ، والقوة في هذا الوقت الحرج ، أن تكون القناة ملكا لإنجلترا . وقد اقنعت لورد دربي وأصبح يقبني فكري تماماً . وقد عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم، وأرسلنا برفقة بذلك استانتون . وفي الليلة الماضية وصلت برفقة أخرى منه تفيد بوجود بعض العتبات . وقد اجتمع المجلس مرة أخرى اليوم ( الساعة الثانية ) لدراسة المشكلة . ويقول الخديوى أنه من الضروري جدا حصوله على مبلغ يتراوح بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيهه استرلينى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر وهكذا فإن

(1) Hallberg ; Op. Cit footnote p. 242,

(2) Buckle; Op. Cit. p: 442,

الوقت ضيق جدا ، ولكن من الضروري القيام بهذا العمل، (١).  
وأرسل أيضا في اليوم التالي ( ١٩ نوفمبر ) خطاباً آخر للملكة يذكر فيه : « إن  
مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الخديوى أمس لمدة ساعة ونصف  
وكان أمام المجلس كلا من « لورد تندرند » ( Tenterden ) و « الكولونيل  
ستوكس » المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك . وأن مشكلة  
الخديوى المالية في غاية الخطورة . وأن هناك كارثة مالية محتملة له لا يمكن تجنبها .  
وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعوبته ولا يمكن التخلي  
عنه » (٢) .

وشكرت الملكة دزيريلى ، لخطاباته ، وأبرقت « بالموافقة » على المنهج الذى  
ينوى أن يتخذة في مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها » (٣) .  
ثم بعث دزيريلى للملكة يقول لها : « تقيمت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية  
ولم يحدث شيء ذى بال في الأربع والعشرين ساعة الماضية في الموضوع ، ولكن  
الاتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة وتسير بسرعة ، وسنأخذ المسألة وقتا  
ولكننا لا يجب أن نفعل لحظة عن هذا الموضوع . ويمكن العمل فيها الآن بدون  
الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة . وأعطوا  
تفريضا مطلقا لى ( Carte blanche ) لتتبع هذا الهدف وأن موافقة سيادتكم  
مشجعة لى » (٤) .

هذا ما كان يدور في لندن ، فقد أطلقت يد دزيريلى للعمل واقنع ، كل الأصوات

(1) Ibid. p. 443.

(٢) راجع نص الخطابين المنشورين فى : Buckle; Op: Cit: p. 443.

(3) Ibid., p: 444.

(4) Ibid.

المعارضة وأخذ موافقة الملكة . وأخذ يتابع الموقف بكل حذر طوال الأيام العشرة التي تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى ٢٥ نوفمبر . وعبر عن ذلك بقوله في إحدى رسائله الشخصية : « لأنني لم يسبق لي أن مررت بأجوع خطير كهذا أحسست فيه بالإهناك الشديد » (١) .

وإذا انتقلنا إلى القاهرة لمناخ أحداث سير المعارضات نجد ستانتون يعرض محتويات رد دربي في رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوي ورفض الخديوي فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك « الانجليزى — المصرى » لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة (٢) .

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتمال رهن أسهم القنصلية للبنك المذكور، وهو البنك الذي عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسليف العقاري الفرنسى « Credit Foncier » ، وهذا قد يؤدي إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا (٣) . وبناء عليه أقر دربي استانتون بالآتي :

« تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوي بعدم عزمه على بيع أسهمه في القناة حالياً ، وأنه إذا فكر في بيعها فسيمضى لحكومة جلالة الملكة حق الشراء . وحيث أن الرهن يتم لمصلحة البنك « الانجليزى المصرى » فإن حكومة الملكة ترغب في معرفة التفاصيل وعلى الشخص معرفة الأشياء التي قد تمنع الخديوي من إسترداد الأسهم المرهونة » (٤) .

(١) خطاب بث به دورلى فى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ( غداة توقيع الصفقة ) الى صديقه اللدى برادفورد أنظر :

Lettres inimites; Op Cit p. 151 .

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(3) Ibid.; pp. 299—300.

(4) Derby to Stanton; 18.11.1875; Parl P. Op. Cit.; No. 3.

وقد أرسل ستانتون لحكومته في ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك الانجليزى - المصرى ، لم تقم نظرا لمطالبهم المبالغ فيها . وهناك عرض جديد من الشركة العامة ، لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر . وتعهدوا بتقديم المبالغ قبل ٥ يناير . ومشروعهم هو تحويل الدين السائر ، بما فيه القرض المتقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل . وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى . وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله . إلا أن الوزراء مستعدين للقبول عندما يحسروا بحدية الاقتراح . وأنه إذا قدمت إقتراحات معقولة من جانب الرأسمالين الانجليز ، عندئذ يمكن إنقاذ الموقف . خصوصاً إذا ما ثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (١) .

ومكثا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى ، أخذوا يرفعان الثمن ( bid up Price ) خصوصاً وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافية عن عالم المالية المصرية ، ووجد كل من نوبار وشريف في ستانتون عميلاً مستعداً للوقوع في شرك خداعها ( to fall for their stratagems ) ، فقد نكلا إليه إنطباعاً بأن بحرق البنوك الفرنسية كانتا نشطتين في السوق ، تنافس كل منهما الأخرى . وأن الحكومة البريطانية بتقديمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلقة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى - المصرى وبنك التسليف العقارى (٢) . ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سوياً إزاء تهيئة

(1) Ibid.; Cf. Kinross; Op. Cit.; p. 267.

(2) Kinross, Op. Cit. p. 266.



## الحكومة البريطانية لمطليبيها (١).

وفي ٢٣ نوفمبر أرسل لورد دربي رده إلى ستانتون جاء فيه : « إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوى على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة ، ويمكن ترتيب ذلك . وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص . لإعمل كل محاولة لتعطيل أى إجراءات لبيع أود رهن أسهم الخديوى » (٢) . وقد أرسل ستانتون فى مساء نفس اليوم يحيط بحكومته بزيارة شريف باشا له مكلفاً من الخديوى لأخباره بأن مقترحات رهن الأسهم قد سحبت ، وأن عرض بيع الأسهم هى المطروحة آنذاك ، وأن دى لسبس قد أرسل للخديوى برقية يعرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمناً للأسهم . وأن الخديوى سيبيع الأسهم للحكومة بجلالة الملكة بنفس السعر ، وأن عرض دى لسبس يعتقد أنه لحساب الحكومة الفرنسية . وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التالى ( ٢٥ نوفمبر ) (٣) . وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد للحكومة بأن الحكومة المصرية ستدفع فائدة ٥ ٪ سنوية مقابل حرمان الأسهم من فوائدها إلى أن تنتهى فترة حرمان الأسهم من الفوائد (٤) .

(1) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(2) Derby to Stanton; 23.11.1875; Op. Cit. No. 5, p. 3.

(3) Hallberg; Op. Cit. p. 239. Cf. Marlow, Op. Cit. p. 301.

من المشكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا ( ١٠٠ مليون فرنك ) ، وقد قام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضا لا يعتقد بمثل هذا الاقتراح المقدم من جانب فرنسا - راجع :

Lessage, Op. Cit., pp. 242-5.

(4) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

ويبدو أن مسألة عرض دي اسبيس (مائة مليون فرنك) على الخديوى ثمناً  
للأسهم من إختراع شريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تسارع لشراء  
الأسهم بنفس السعر ، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ مليون فرنك عن العرض  
الأول و ١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى  
نص على حرمان مصر من الأسهم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بنصيب الحكومة  
في شركة قناة السويس ، وذلك في حالة عدم السداد . والسبب في انخفاض العرض  
الثانى الذى تقدم ديرفيو للخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة  
ما بين العرضين الأول والثانى ، فنجد في المذكرة التى بعث بها الكولونيل  
وستوكس في ١٩/١١ لديرني يذكر أن سعر السهم في السوق قد انخفضت قيمته  
خلال الثلاثة أسابيع الأخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (١) . وأنه إذا  
قدم عرض بمبلغ ٣٠ مليون جنيه استرليني ( أى ما يعادل ٨٧٠ مليون فرنك )  
بدون النص على الفوائد الخاصة بكمبونات الأسهم ، فإن الخديوى سيقبل هذا  
العرض بسهولة (٢) . وأن الحكومة المصرية في تقديمها لعرض المائة مليون  
فرنك احتسب سعر السهم ٥٦٠ فرنكاً (على أساس ١٧٧٦٤٢ سهماً) وهو سعر  
أقل من سعر السهم في السوق (٣).

قرر مجلس الوزراء البريطانى في جلسة يوم ١٧ نوفمبر ، مبدأ الاستعداد  
لشراء أسهم مصر في القناة . وعندما وردت برقية ستانتون ، يوم ٢٢ نوفمبر  
بموافقة الخديوى على البيع ، كان على دزويل أن يدبر المبلغ . وصادفته مشكلة  
أخذ موافقة البرلمان ، والذي لم يكن في دورة الانعقاد ، حتى لو كان في دورة

(1) Ibid.; p. 302.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 302.

(3) Ibid.

الإلتعاد فإن الرغبة في السرية تجعل من المستحيل طلب المبلغ من مجلس العموم ،  
ولكن دزيلي كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطاني .

فأثناء جلسة مجلس الوزراء ( ١٧ نوفمبر ) كان دزيلي قد كاف سكرتيره  
الخاخص « مونتاجو كوري » Montagu Corry ، بأن ينتظر في الغرفة الخارجية  
لمجلس الوزراء ، وعندما يعطيه دزيلي الإشارة — بأن يخرج الزعيم رأسه بعد  
أن يفتح الباب قليلاً ويقول كلمة : « نعم » — يتجه السكرتير فوراً إلى البارون  
روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ مليون جنيه استرليني « غذا » .  
وبناء على هذه القصة ، انجبه كوري إلى روتشيلد ، الذي كان على مائدة الطعام ،  
فقال له : « ان دزيلي في حاجة إلى أربعة ملايين جنيه في اليوم التالي » وكان  
روتشيلد على وشك أن يأكل غنيماً فالتقط واحسدة ونقل القشرة ، وسأل :  
« ما ضماناتك ؟ » فقال : « الحكومة البريطانية » ، فرد روتشيلد : « ستكون  
لديك » ( ١ ) . ولا شك ان العلاقة الوطيدة بين دزيلي وصديقه « ليونيل  
روتشيلد » ، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة .

فقد كانت هذه العلاقة مثار الحديث باستمرار بين السفراء الالمان والسياسيين ،  
مثل كونت مونوتر ( Count Muinoter ) السفير الالماني في لندن ، وهو هنلوه :  
Hohenlohe ( سفير ألمانيا بباريس ) . وكان بيت روتشيلد في انجلترا يقوم  
بالاعمال الهامة آنذاك ، واحتل مركزاً مرموقاً حتى بين قرواع جميع بيوت  
روتشيلد وفي الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية توطدت العلاقة بين « بيثامين  
دزيلي » وروتشيلد على الرغم من أن دزيلي كان مسيحياً من أصل يهودي ،  
فكان ذلك عاملاً مهماً لعقد صداقته مع « ليونيل روتشيلد » ، والتي ترجع تاريخها

إلى أيام شبابه وازدادت ثروتها . ويتحدث دزيلي بإعجاب عن آل روتشيلد بقوله : « كنت دائما أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير » (١) .

وهكذا كان دزيلي مقدرا لكل الظروف والاحتمالات . وإستطاع حل مشكلة الحصول على المبالغ من صديقه روتشيلد . وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة « ستافورد نورثكوت » وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية على الأسهم في ٢٤ نوفمبر . وكانت بنود الاتفاق تقتضى بحصول روتشيلد على حصة قدرها ٢٠٪ من الأربعة ملايين جنيه التى ستقدمها الحكومة للخديوى وستحصل الحكومة على نسبة ٥٪ التى تمثل فوائد الأسهم التى تعهد الخديوى بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم ، إلى الحكومة البريطانية (٢) .

وبعد توقيع العقد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانغتون يوم ٢٥ نوفمبر بالآتى :

« قبل عرض الخديوى ؛ ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ١٧٧٦٤٢ سهماً من الخديوى مقابل أربعة ملايين جنيه استرلينى ، وأوصت البرلمان بالتصديق على العقد . وفى نفس الوقت فإن السادة روتشيلد ، وأولاده هم وكلاء حكومة جلالة الملكة فى لندن لتنفيذ الاتفاق . وهم مستعدون لدفع مليون جنيه استرلينى فى أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التى ستسلم اليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة . أما الثلاثة ملايين الباقية فستدفع خلال شهر ديسمبر وينابر حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد أما نسبة ٥٪ فوائد الأسهم التى تعهد الخديوى بدفعها لحكومة جلالة الملكة

---

(1) Corti, count, Op. Cit. p. 433.

(2) Parliamentary Papers, Egypt No. 1 (1876), 25.11.1875,  
No. 7 inclosure No 1, 2, 3, pp. 5—6.

حتى يتم تحرير الكويونات مستعمل على دخل الحكومة المصرية (١).  
وفي نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون ،  
فقد كانت تخشى أن تسبب مسألة هـ / في فشل المفاوضات ، فأخبرته ببرقية سرية  
بأن يذكر نسبة الدم / الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح والآن  
يدع المساومة تفسد المسألة (٢).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لسراى  
الخديوى لمقابلاته وعرض رد حكومته بالموافقة على الشراء ، ولم يتمكن من  
مقابلة الخديوى اسماعيل لأن نصيحة الأطباء له بالأبلا بعجه أحد ، ولكنه أخبر  
وزير المالية اسماعيل صديق باشا والذي كان مع نوبار باشا وزير الخارجية  
ووزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع ، وخشية سوء الفهم أو  
مؤامرات التدخل لإفساد الاتفاق عرض ستانتون عليهم استعداداً للتوقيع على  
الاتفاق . وعندما وقع ستانتون على العقد (٣) أرسل الحكومة يخبرها بنجام  
التوقيع على صفة بيع أسهم قناة السويس وأنها — أى الأسهم — ستودع  
طرفه صباح الغد .

وعند الاستلام اتضح أن عدد الأسهم هو ١٧٦٠٢٠٢ سهماً فاشتراط  
ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبلغ الذى ستدفعه  
حكومة جلالة الملكة . وفي اليوم التالى أودعت الأسهم فى سبعة أكياس كبيرة

(1) Derby to Stanton; 25 II.1875, Parl. P. Ibid, No. 6; p. 4.

(2) Marlowe; Op. Cit.; p. 303.

(٣) راجع نصوص العهد بين الحكومة البريطانية وإمتهلها « ستانتون » والحكومة

المصرية وإمتهلها « اسماعيل صديق » :

Parl P. Op. Cit; inclosure in No; 8; pp. 7—8.

بالقنصلية البريطانية . وقد تم ربطها وختمها بالشمع بمعرفة وزير المالية  
المصرى . وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى انتظار مراجعة  
الاسهم (١) .

أما الاسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى اسماعيل قد تصرف فيها  
أثناء اقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٦٠٢  
سهماً . ويذكر « فوزان بك » أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف ،  
وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع ، ولكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا  
التصرف تحديداً عاماً ، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك  
من الاتفاق المالى الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص  
فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧٦٠٤٢ سهماً ثم الاتفاق الذى عقده اسماعيل  
مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك  
١٧٦٦٠٢ سهماً (٢) بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن «Goschen»  
لهم اسماعيل صديق المفتش بتلاعبه فى أوراق قناة السويس (٣) .

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيه  
استرلينى إلى ٣٩٧٦٠٨٢ جنيه استرلينى فأجيبته إلى طلبها (٤) ، بالإضافة إلى

(1) Stanton to Derby, 27.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 8.

(2) Voisin-Bey, Op. Cit., T. ii, p. 286, «Footnote»

وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوى — الثيوارات السياسية حول قناة السويس  
ص ٣٧٧ وهـ شها .

(٣) نجيب مخلوف — نوبار باشا وما تم على يديه — المطبعة المصرية بمصر — لم تذكر  
تاريخ الطبع ( فى عهد عباس الثانى ) — ص ١٠٠ .

(٤) ثمن الأسهم الفعلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ١٨٨٢/٦/٢٠ هو  
٣٩٧٦٠٨٢ استرلينى ثمن شراء الأسهم + ٩٩٤١٥ استرلينى عمولة روتشيلد هو ٢/٢  
+ ٦٢٥ نفقات = ٣٩٧٦٠٨٢ + ٩٩٤١٥ استرلينى أنظر :

Wilson, Op. Cit, p. 54.

التزام الحكومة المصرية بأن تؤدي لـ الحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة ثمانين في يوليو ١٨٩٤ فوائده ٥٪ . وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين : تصرف اسماعيل في ١٠٤٠ سهماً ، وتنازله عن أرباح أسهم مصر . ولكنهما لم تشأ الإشارة إليها إلا بان المفاوضات الخاصة بمقد الصفقة لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تسأثر لنفسها بالاسهم . فقد كان هذا كسباق محروم — كما رأينا — بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة . فلما اطمانت إلى أنها كسبت الجولة الاولى أثار هاتين العنقطين تبعاً . وكانت مصر أضعف من أن تقف في وجه المطامع الاستعمارية وأمام الغزو المالي الأوربي (١) .

وقد جاء في تقرير رسمي نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائده الاسهم بمعدل ٥٪ وأن هذه الفوائد تصل ٨٥٨ر١٩٣ جنيهه مصري في العام ويعادل هذا المبلغ ٨٢٨ر١٩٨ جنيهه استرلينى . وأن هذا العباء ينتهى عام ١٨٩٤ . ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله : ومعنى هذا وبعملية حسابية بسيطة ، استردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاماً ٣٧٦٤ر١٣٢ جنيهها استرلينى ، وهو ما يقرب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للاسهم وكسبت الاسهم وكانت منبعاً مالياً غزيراً تدفق على الخزانه البريطانية كل عام بصفة منتظمة ورتيبة وبزيادة مضطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦ . وكسبت أيضاً عندما عين دى لسبس ٣٠٠٠ انجلىز في مجلس الإدارة . وكسبت مرة رابعة عام ١٩٥٨ عند تسوية التعويضات المالية لحلة الاسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاففال في بورصة الاوراق المالية ببائيس في ٢٥ يوليو ١٩٥٦ (٢) .

(١) الشناوى - قناة السويس والتماريات السياسية ج ١ ص ٣٧٧ - ٣٧٨

(٢) المرجع السابق - ١ ص ٣٧٨

وعن الأسهم الناقصة يذكر « لورد كينروس » أنه عند مراجعة نوبار الأسهم بالقنصلية مع ستانتون فوجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة ، فذكر نوبار أنها قد بيعت في باريس منذ حوالي اثنا عشر عاماً (١) .

طالب البارون روتشيلد أن يقوم الموثق العام (Notary public) بكتابة قائمة بالأسهم وأرقامها والبيانات الأخرى ، ولستحقين آخرين معتمدين له والحكومة بجلالة الملكة . ولكن اتضح عدم وجود موثقاً للعقود في مصر . لذلك كان على نائب القنصل البريطاني ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل . وتطلب ذلك عملاً ضخماً ووقتها كبيراً تعجز ميزانية القنصلية عنها . لهذا يكتب ستانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أتعاب الكتبة الإضافيين ( Clerical staff ) لاختصار الوقت . وسجلات العقود في مجموعات تتكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين . وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هي مشكلة نقلها سالمة الى لندن خصوصاً وأن ستانتون أحس بالمسؤولية ، بالإضافة إلى أنها كانت تحمل فراغاً كبيراً بالقنصلية البريطانية (٧ صناديق) (٢) .

وأصدرت وزارة البحرية بتعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية « مالابار » ( Malabar ) القادمة من البحر الأحمر بالرسو في الاسكندرية لنقل « أكياس معينة » لم تحدد ما ، زيادة في الحيلة وخوفاً على الأسهم . وسافر ستانتون في قطار خاص من القاهرة الى الاسكندرية بالأسهم . ونقلت السفينة « مالابار » الأسهم من الاسكندرية في ١٧ ديسمبر (٣) . فوصلت ميناء

(1) Kinross, Op. Cit. p. 275.

(2) Stanton to Derby, 4.12.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 30.

(2) Parl. P., Op. Cit. No. 15 (16.11.75), No. 17 (17.12.1875)

43 (21.12.1875), No. 44, No. 46. (31.12.1876).



(Portsmouth) يوم ٣١ ديسمبر ١٨٧٥ ، وثقات تحت حراسة الى بنك انجلترا حيث تم ايداعها (١). وقد أورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الاسهم التي حصلت عليها بريطانيا من الناحية المالية . فيذكر ويلسون ، أن فوائد الاسهم الانجليزية حتى عام ١٩٣١/١٩٣٢ بلغت قيمتها ٢٢٣٨٨٧٩ رطل استرليني (٢). أما كينروس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الاسهم ارتفعت قيمة الاسهم من ٤ ملايين جنيهه استرليني الى ٧٥٠٠٠ رطل استرليني . وفي نهاية القرن تزايدت القيمة الى معدل ٢ مليون جنيهه استرليني سنويا حتى ما قبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الأصلية (٣) .

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر في قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ . وسارع دزيريلي فأرسل يهنئ الملكة بإتمام الصفقة الرائعة « Masterly stroke » فكتب اليها في ٢٤ نوفمبر يقول : « لقد انتهى الامر ، وأصبحت الاسهم ملكا لك ياسيدتي : ( you have it, Madam ) ، وأسقط في يد الحكومة الفرنسية ، حاولوا جهدهم تقديم قروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط مجحفة . وقدم الخديوي أسهمه لحكومة جلالتهكم ياأنا ، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيهه استرليني في الحال . ولم يكن هناك إلا محل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 46; Cf. Lessage, Op. Cit., pp. 158 — 163.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 58.

(3) Kinross, Op. Cit., p. 269.

مصرف روتشيلد وقد سلكوا خيراً مسلك ، فقدّموا المبالغ بفائدة بسيطة جداً .  
وأصبح نصيب الخديوى من الاسهم في يدك ياسيدى الآن . وقد استمر المجلس  
أربع ساعات يدرس هذا الموضوع ، ولم يكن لدرزى لحظة راحة للاستراحة  
اليوم ، ولذا فإن هذه الرسالة تأمل أن ينظر إليها بعين الاعتذار لأن كاتبها  
محمد الذهن وسيتقص على سيادتكم القصة بأكملها غدا . وانفقت الحكومة  
وروتشيلد على بقاء الموضوع سرّاً ، ولكن هناك شك في ذلك لأنه سيعرف غدا  
من القاهرة (١) .

وردت الملكة على خطاب درزى يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها : « إن هذا عمل  
عظيم وهام ، وعندما يعلن ويصبح معروفاً — حسبما تشعر الملكة — فإن هذا  
العمل سيكون مصدر إعجاب كل الشعب في البلاد ، إلا أن هذا المبلغ الكبير  
هو المشكك وأن الملكة اشغوفة بسماع كافة القصة من درزى عن هذا الموضوع  
عند رقيقة اليوم » (٢) .

وقد عبر درزى عن مشاعره بعد إتمام هذه الصفة في الخطاب الشخصى الذى  
أرسله لصديقه ( لادى براد فورد ) غداة توقيع الصفة يوم ٢٥ نوفمبر يقول  
لها : « سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الأربعة والعشرين ساعة  
الماضية ، وهو من أهم أخبار هذا العام ، أخبار جيّنة وذلك قبل أن تقرأيه في  
الصحف . لقد اشتريت لانجلترا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ،  
وراجهنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والرأسماليين ورجال المال في العالم .  
فقد نظموا في مجموعات من اللصوص للعمل ضدنا . كذلك واجهنا جواسيس

(1) Disraeli to Queen Victoria, 24.11.1875, Buckle, Op. Cit.,  
T.V., pp. 448 — 9.

(2) Queen Victoria to Disraeli, 25.11.1875, Ibid., p. 449.

اختلفوا في كل مكان ، ومع ذلك فقد أربكتناهم جميعا ، ولم يشك فيينا أحد .  
وأما الأول ، تقدم دى لسيبس وشركته التي لها بقية الأسهم بقرض عظيم ،  
وكان مؤيدا بالحكومة الفرنسية . ولو نجح دى لسيبس في الحصول الأسهم  
لأصبحت قناة السويس بالكامل ملكا لفرنسا . ولتمكنت من إغلاقها . ولقد  
أعطينا الخديوي أربعة ملايين جنيه إسترليني مقابل الأسهم ، ونحن في انتظار  
تأييد البرلمان لنا في هذه الصفقة . وقبلنا مر على أسبوع خطير مثل ، وإذني الآن  
في حالة اجساد شديدة (١) . كذلك أرسل دزيريلي للملكة يصف لها هذا الأسبوع  
الجاهل بالاحداث بقوله :

« لم يكن لدينا الوقت للتنفس ، وكان علينا القيام بهذا العمل (٢) . كما كتب  
دزيريلي في اليوم التالي الى ليدى برادفورد ( ٢٦ نوفمبر ) معبرا عن بهجته  
بقوله : « إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أغنيته بالنسبة  
لتصريحه بأن انجلترا قد توقفت عن أن تصبح قوة سياسية ، ذلك أن بسمارك  
كثيرا ما كان يردد هذه العبارة مشيرا الى أنها رأيه الخاص (٣) . »

هذا وفي اليوم التالي لعقد الصفقة قال الخديوي اسماعيل لقمصل بريطانيا :

---

(1) Disraeli à lady Bradford, 25.11.1875, *Lettres intimes*  
Op. Cit. pp. 150 — 151.

(2) André Maurois , Op. Cit p. 278.

(3) « ... C'était un coup pour Bismarck, faisant allusion,  
j'imagine, à ses insolentes déclarations sur l'Angleterre,  
qu'il dit ne plus être une puissance politique. Elle a répété  
plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son  
idée dominante » .

Disraeli à Bradford, Op. Cit, p. 151.

هذه أهم صفقة عقدتوها وستعود عليكم بفوائد سياسية ومالية عميقة ، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا ، (١) .

\* \* \*

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة في تاريخ مصر والقناة ألا وهي فقدانها لآخر ميزة مادية لها في قناة السويس ، وفي حصتها من صافي أرباح الشركة بنسبة ١٥ ٪ . وهي التي نصت عليها المادة ١٨ من عقد الفرمان الثاني (٥ يناير ١٨٥٦) (٢) .

فوجد الخديوى اسماعيل ، إبان مفاوضاته مع انجلترا لبيع أسهم قناة السويس ، يعرض على « ستانتون » - القنصل البريطاني في مصر - بيع حصة ١٥ ٪ من صافي أرباح الشركة . وأكد اسماعيل « ستانتون » ، عند ما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر في أرباح الشركة . مثلاً أثبتت مشكلة الأسهم السابقة ، لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة في نظره إذا حصلت عليها بريطانيا سيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم . كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغاً يتراوح بين ٣٠ ، ٤ مليون فرنك ثمناً لهذه الحصة (٣) .

(١) مصطفى الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ١ ص ٤٠٦-٤٠٧ .

(٢) نص المادة ١٨ من عقد الإمتياز على : « ... نظراً للأوامر المتنازل عنها والإمتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافي الأرباح السنوية التي تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين » . راجع : بطرس خالى - قناة السويس ومشكلاتها ص ٧ .

(3) Stanton to Derby, Cairo 27.11,1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No, 16.

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا ، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تعقيد العلاقات بين الدولتين . ولكن اللورد دربي أكد دليدار كوت ، - سفير فرنسا بلندن - أن الخديوي يعرض بيع حصة ( ١٥ ٪ ) من صافي دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك (١) ، وأنها لا تنكر في الحصول على هذه الحصة ، وأن نية الحكومة البريطانية هي « ألا تتجاوز ما تراه ضروريا وكافيا لحماية المصالح التجارية البريطانية » :

« qui lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les intérêts du commerce anglais » (٢)

وحاول دربي طمأنة السفير الفرنسي بقوله أنه يرى في موقف اسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح (٣) .

وفي حقيقة الأمر نجد أنه في الوقت الذي رفضت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥ ٪ من الخديوي اسماعيل ، تحذره من التصرف في هذه الحصة على أساس أن هذا العمل - من وجهة نظرها - يعتبر خرقا للفرمان ، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية . وذلك خشية أن يحصل ذلك الخديوي ينفذ سلطنة على شركة قناة السويس التي ضمنتها عقود الإمتياز وصدق عليها الباب العالي . ورد الخديوي على مخاوف الحكومة البريطانية ، بأن بيعه الحصة ١٥ ٪ « إنما يمثل صفقة مالية فقط : » « as a Purely a financial transaction »

---

(1) Lord Lyons to Derby, 4.12.1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No. 17.

(2) D'Harcourt à Duc Decazes, 3.12.1875, D.D.F. 1<sup>ère</sup> série, T. 2, No. 22.

(3) D.D.F. Ibid;

وان يقلل بأى حال من الاحوال من سلطته على شركة قناة السويس التى نص عليها عقد الامتياز . وطمان الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلي عن سلطته فى القناة . وأكد اسماعيل أنه على الرغم من استعجال دى لسبس له للرد على مقترحاته ، فإنه ( أى الخديوى ) لن يدخل فى مفاوضات فى هذه المسألة قبل إستشارة كيف Cave (١) .

هذا وقد عثر القاضى د كراييتيه بيير ، على وثيقة فى قصر عابدين مؤرخة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن اسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس ، عن طريق « بارو ، rot (٢) بأن مؤسسة مالية — لم يذكر اسمها — قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ ١٥٪ وسيدفع المبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر ، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإيجاء من دوق ديكان — وزير خارجية فرنسا — وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب ما بين ٣٠ ، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هذا المبلغ فى داخل فرنسا (٣) . ويؤكد كراييتيه أنه لم يعثر على رد لهذا الخطاب الموجه للخديوى . وعلى أى حال فإن هذا الخطاب يفسر البرقية التى أرسلها الخديوى إلى « بارو ، فى ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتى يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن

(1) Derby to Stanton, 6.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 24,28.

(٢) هو محامى فرنسى شهير ببافيس ويعمل مستشاراً قانونياً للخديوى ووكيلاً له ببافيس .

(3) Crabitès P. The spoliation of Suez. London. 1940 pp. 188-9 Cf. Mar'owe, the making of Suez Canal. p 294.

العرض قد ارتفع فأصبح ٥٤ مليون فرنك (١).

ورد د بارو ، على الخديوى فى ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دى  
اسبس الذى أكد له بأن د المؤسسة المالية ، ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح  
بين ٤٠ و ٥٠ مليون فرنك بضمائم نصيب مصر فى أرباح شركة قناة السويس  
(١٥ /) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظير فائدة سنوية تتراوح بين  
٩ ، ١٠ / فى حالة مرافقة الخديوى على العرض ، وأن وزير الخارجية الفرنسية  
دوق ديكان متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع (٢).

ويؤكد كراييتيه بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التى أرسلها الخديوى  
إلى د بارو ، فى ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥ (٣) جاء فيها : د أبرق دى اسبس إلى باريس  
يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمائم نسبة (١٥ /) وأن هذا القرض لمدة  
عامين بفائدة ٨ / دفع أقساطه كل ستة أشهر . . . ونحن استاء فى حاجة إلى  
المال فى الوقت الحالى ولأسباب خطيرة معينة نود أن ننهى هذا الموضوع على  
وجه السرعة (٤) ، ويمتلك كراييتيه على ذلك بقوله : د ويبدو أن شيئاً  
ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفشلت مساعى دوق  
ديكان وأثار ذلك حفيظه وزارة الخارجية الفرنسية د Ouai d'orsay ، على  
اسماعيل .

وكان رأى العام الفرنسى ، قدماجم — كما رأينا من قبل — وزارة الخارجية

(1) Ibid, P. 190

(2) Crabitès P. Op. Cit. p. 190.

(3) Ibid. p 191

(٤) استأناها « كراييتيه » من وثائق قصر هابدين ملف رقم 19/12 .

(4) Ibid,

الفرنسية لفشلها في مسألة بيع أسهم مصر في القناة ، لهذا سارع ديكاز وزملائه بالاهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر في قناة السويس وهي نسبة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة . وعندما أحبطت مساعيهم امتلاك آلويهم بالحقد على اسماعيل (١) .

وفي غمار أحداث مايو ١٨٧٧ نسي دوق ديكاكز المسألة ، ولكننا أثبتت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية ، وحلول أجل تسديد الديون في أول مايو ١٨٧٨ ، بدفع مبالغ ٢ مليون جنيه استرليني من دين الخديوي الموحد ، ولم يكن بخزانة الدولة في مارس سوى نصف مليون جنيه ، وأصبح من الضروري استكمال المبلغ خلال شهر (٢) . وكان أعضاء لجنة صندوق الدين ، يسانداهم فيفيان — فنصل انجلترا في مصر — يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب هجر المصريين (٣) .

ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوي مستعداً لبيع أورهن نصيب مصر في حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) ، ولكن اسماعيل لم يبد ميلاً لهذا الاقتراح (٤) .

ومن غير المستبعد أن يكون دي السبس وراء هذه الفكرة ؛ فقد عين دي السبس رئيساً للجنة التحقيق المالية بعد تشكيلها في ٣٠ مارس ١٨٧٨ . وهي

(1) Ibid, p. 192.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٥٤ .

(4) Crabié, Op. Cit. p. 193.



الجنة الخاصة بالتحقيق فى امكانية قيام مصر بالاستمرار فى دفع ارباح الديون (١) .

هذا وقد أصرت الحكومة الفرنسية والدائنون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى أول مايو ١٨٧٨ ، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا أنه لا يوجد داعى لهذا التأجيل مادام الخديوى لا يزال يحتفظ فى حوزته بذئيب فى ارباح شركة قناة السويس والى يمكن بضماها اقتراض مليونى جنيه استرلى . واستغلوا هذه الفرصة لى يجبروا الخديوى على تحويل هذه الصنفه لحسابهم .

فقد تمى دى ميشيل ، — قنصل فرنسا فى مصر — وجهة نظر الدائنين ، وأصم أخذه فى الوقت نفسه عن مطالب الخديوى ويؤس الشعب المصرى . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من « سالسبورى » — وزير خارجية بريطانيا — فى ١٦ ابريل ١٨٧٨ ، وعن طريق سفيرها فى لندن ، أن تتعاون معها فى المنع على الخديوى اسماعيل لدفع الديون ، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية الى فيليان بتعليات مشابهة لتلك التعليلات التى أرسلت الى دى ميشيل لتتسيق مع زميله فى هذه المسألة (٢) .

ويعزى اللورد كرومر هذا التعاون الانجليزى — الفرنسى الى ظروف مؤتمر برلين الذى كان على وشك الإنعقاد وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٥٩ ، ٦١ ، راشد البرادى —

التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث — النهضة القاهرة : ١٩٤٨

ص ١٣٢ .

(2) Cromer, Modern Egypt, Vol. 1. p. 37.

فرنسا (١) . وإتتمزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وانجحت أنظارها لحصة الخديوى فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن أصابتهما بإرتباك بعد صفقة الأسهم التى حصل عليها دزيريل (٢) .

ويرى « كراييتيه » أن الحكومة الفرنسية استغلت حصه ول إنجلترا على قبرص ١٨٧٨ للمعنى عليهم الحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن إنجلترا قد وافقت على ذلك حتى لا تغضب فرنسا (٣) .

وهكذا نجد دى لسبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل ، منهزين لهم الخديوى اسماعيل اللال وساحته الماسة إلى القروض ، فراحا يقرضانه وينصبها له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة المالىين فى باريس نظير اقراضه مبلغ ١٠٥ مليون فرنك ، وكان دى لسبس قد عمل على تكوين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٤) وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام ١٨٧٦ (٥) .

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين ، عقد مجلس الوزراء

(١) Ibid.

(٢) Grahites, P. Op. Cit. p. 195.

(٣) Ibid. p. 202.

(٤) عبد الميز الشناوى ، ما تكلمته مصر فى إنشاء قناة السويس - بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ١٥٤ .

(٥) راشد البراوى - التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . مكتبة النهضة .

الذهرة . الطبعة الثالثة ١٩٤٨ . ص ١٣٢ وعبد الميز الشناوى — وثائق

ونصوص التاريخ الحديث ص ٦٤٠ - ٦٤٣ .

المصرية جلسة غير عادية في ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السيد « إيفلينج بارنج » المراقب المالي (لورد كرومر فيما بعد) (١) .

أما المراقب الفرنسي فكان متغيباً في باريس فحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصص وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقاري الفرنسي (٢) .

ويبدو أن المديران الجديدان (إيفلينج بارنج وبلينير) قد رتبوا مسألة بيع آخر نصيب لمصر في شركة قناة السويس (١٥ ٪) ، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر في صافي أرباح الشركة (٣) .

وهكذا اشترى « البنك العقاري الفرنسي » حصة مصر في أرباح شركة قناة السويس في ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك (٨٨ ألف جنيه) (٤)

(١) يذكر إلت Blum أن سيد « إيفلينج بارنج » كرومر فيما بعد - كان من أسرة تمارس أعمال المصارف باسم : Baring Brothers وكان من أصل هولندي ، ويقال بوجه عام أنه من عنصر يهودي . ومن ثم فهو قد أتمى من بداية حياته إلى صميم طبقة المالين العليا في أوروبا . راجع :

— Moorehead, Alan, The White Nile London. 1963, p. 197.

(٢) عبد العزيز الشناوي ، ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس من ١٥٤ ، عبد الرحمن الرافعي - الثورة العربية والإحتلال الإنجليزي من ٤٣ ، أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام من ١٣٨٠ ، أحمد الحنة - تاريخ مصر الاقتصادي في القرن ١٩ من ٣٨٨ .

(3) Zayed, M., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(٤) راجع من عقد البيع الموقع بين الحكومة المصرية والبركة المذكورة - الشناوي ، ولأنتق ونعوس مرجع سبق ذكره من ٤٠٦ - ٤٣٦ .

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ ولكنها دفع رأساً للرابسين الأجانب ضمن أقساط ديونهم . وأسس هذا البنك مع من يدعى د هاردى ، Hardy الانجائوى شركة إسمها :

« الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية » (١) .

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأسمال قدره ٢٢٠٠٤٠٠٠٠ فرنك ومدتها هى نفس مدة امتياز الشركة والذي ينتهى فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ . ومهمتها تحصيل نسبة ١٥٪ من صافى إيرادات القناة وتوزيع هذا الربح الصافى على مساهمى الشركة المدنية . والشركة فرنسية الجنس ، ومقرها باريس وعلمها المختار « بنك الخصم الباريسى الوطنى » الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس . وأودعت لديه الوثيقة الأصلية بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (٢) .

وإذا تأمعنا قيمة حصة مصر فى أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ — ١٨٨٠ ، نجد ازدياد معدلها السنوى كما يتضح من الجدول التالى :

السنة	قيمة نصيب مصر فى أرباح الشركة ١٥٪
١٨٧٥	١٥٩٠٢٥٦ فرنك ذهبى
١٨٧٦	٣٠٠٠٤٢٧ فرنك ذهبى
١٨٧٧	٦٧٥٠١٢ فرنك ذهبى
١٨٧٨	٥٤٤٠٦٦ فرنك ذهبى
١٨٧٩	٤١١٠٧٣٢ فرنك ذهبى
١٨٨٠	١٠٨٤٩٠٥٢١ فرنك ذهبى (٣)

(1) Funok - Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947; p. 249.

(2) Ibid.

(3) Crabitès, Op, Cit. p. 200.

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة لصالحها .  
وهكذا أسدل الستار على المصدر الثاني للدعم من أرباح شركة قناة السويس  
ونخرجت مصر خاوية اليدين . وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس .  
فالحديوى اسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤ ٪ من أسهم قناة السويس لبريطانيا عام  
١٨٧٥ . ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الإبن ( توفيق باشا ) لفرنسا حصة مصر  
في صافي أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠ . ويقدر المؤرخ الإيطالى دالجلوسا ، اركو ،  
بمجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم فى الفترة من ١٨٧٦ — ١٩٢٢  
مبلغ ٦٨٢.٦٠٦.٢٠٤ جنيه إسترليني أما البنك العقارى الفرنسى فقد حصل من  
حصة الـ ١٥ ٪ عن نفس المدة ١.٢٢٢.٠٠٠.٠٠٠ فرنكا (١) .  
كما انتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله : « إذا كانت الظروف قد  
قضت بحرمان الحديوى اسماعيل من الانتفاع بما يبا المشروع ، الذى من أجله  
تعملت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل حق لها فيه ، حتى حقه فى الرقابة عليه ،  
فإن مصر إن عاجلا أو آجلا سوف تنأى لنفسها ، وسيقتضى لها يوماً ما أن تحصل  
على حقه فى المكاسب ، وسوف تستمد سندها للحصول على حقه من تلك  
التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حرككم  
التاريخ ، (٢) .  
وقد تحققت نبؤة د ساماركو ، عندما أتمت مصر قناتها فى يوليو عام ١٩٥٦ .

(1) Sammarco, Op. Cit., pp. 351 — 2.

(2) Ibid. p. 352.

## الفصل الثالث

. النتائج الدولية المترتبة على بيع

أسهم مصر في شركة قناة السويس

— أصدقاء الصفقة داخل بريطانيا :

موقف الملكة — الصحف — الشعب البريطاني — حزب المعارضة —  
الصفقة في مناقشات البرلمان البريطاني .

— نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا :

بعثة ستوكس واتفاقية ٣ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ .  
ازدياد النفوذ البريطاني في مصر .

— صدى الصفقة في أوروبا :

المانيا — فرنسا — روسيا — بلجيكا — إيطاليا — النمسا — هولندا .

— موقف الباب العالي من الصفقة .

— سياسة دي لميس بعد الصفقة .

— أثر الصفقة على مصر : ماليا وسياسيا .



كان لصفة الاسهم مدى دولى واسع النطاق ، ونتائج عميقة الأثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة . وفى إنجلترا كان لصفة أصداء مختلفة على الصعيدين الرسمى والشعبى . وكانت هناك أصوات — فى داخل إنجلترا — تدين الصفة ، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذى رحب بها واستقبلها بحماس شديد ، فكانت هذه الصفة كما وصفها « هالبرج » ، دلائل على المهاراة والجرأة والسرعة والسرية فى نفس الوقت ، فقد أدهش دزيرلى العالم ، الذى لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه السكيفية . فكانت بمثابة تدعيم للإمبراطورية والمصالح البريطانية فى حوض البحر المتوسط . لكن يظل الطريق البحرى للمند مفتوحاً ، (١) هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالهزيمة سروراً عظيماً وبالأخص تأثيرها على بيسارك ، الذى أعلن قبل أيام فى عجرفة : « أن إنجلترا لم تعد قوة سياسية ، فبسبب موقف إنجلترا السلبى فى عهد جلادستون ، وهزيمة فرنسا ، إعتاد المستشار الألمانى أن يمثل دور السيد فى أوروبا . إلا أن إنجلترا عادت مع دزيرلى من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام ، فى عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت إنجلترا فرنسا فى أزمتها مع ألمانيا (٢) . وصادفت عودة إنجلترا الاهتمام بشئون القارة الأوروبية نجاحاً وسرت الملكة سروراً عظيماً ، فهى تشعر أنها قوية جداً إذا كان دزيرلى على رأس الحكومة (٣) . وكانت الملكة على حق عندما قالت : « إن إعلان نياً الصفة سيكون له مدى شعبى فى إنجلترا » ، (٤) .

(1) Hallberg., Op. Cit. p: 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث .

(3) André Maurois, Op. Cit. p. 279.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 251.



وأثارت الصفقة الصحف البريطانية ، فقد نقلت جريدة « التيمز » — لسان حال رجال الاعمال بلندن — الخبر إلى الرأي العام البريطاني في يوم ٢٦ نوفمبر بقولها : « ان الجمهور في هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذي قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيعده مظهرة وشيئاً أكثر من مظهرة ، سيعده إعلاناً لنمائنا وشروعاً في العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر في شراء أسهم قناة السويس منفصلاً عن علاقة إنجلترا المستقبلية بمصر . أو أن نفكر في مصر مصر منفصلاً عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف ، . . فإذا أدت القلاقل أو الاعتداء الخارجي أو فساد الإدارة الداخلية إلى إهمار الدولة العثمانية مالياً أو سياسياً فقد نضطر إلى أن نتحاط للحفاظ على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذي تربطنا به علاقة قوية » (١) .

وفي اليوم التالي ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفقة فذكرت : « . . . لا شك أننا حصلنا على مصالح في مصر وإدارتها . وأن هذا العمل سيلزم حكومة جلالة الملكة » بمواصلة الاهتمام بمصر . فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريباً وبذلك نصبح أكبر الملاك . ولما في حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا لكي نباشر لإدارة هذه الملكية . وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى في العالم . وعليها الآن مسئولية أمن ورخاء مصر » (٢) .

وجاء في نفس الصحيفة مقالاً آخر يهاجم للصفقة على أساس أنها تمت بدون

(١) تودور وتشين ، للسائلة المصرية ص ٩ .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 250; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp.

موافقة البرلمان أو الرأي العام البريطانى وان هذا العمل د سيجر البلاد إلى مرحلة جديدة فى السياسة الشرقية ، (١) . وعملت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ فى مقالة أخرى بقولها : علينا بعد حصولنا على الاسهم المطالبة بحقنا السياسى، وهو الحق الذى يمنع أى تغيير فى العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومع الدول الأخرى . وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا فى القناة أو بحر يمانا للبرور إلى الهند ، (٢) .

أما بالنسبة لفئات الشعب البريطانى فكانت صفقة الاسهم بالنسبة للتشائيم د شعاع من الضوء ، وبالنسبة للمتحرر فسكرا د Speculator ، يمثل فى نظره نهضة لمصر، والتجار وملاك السفن يمثل تخفيض رسوم المرور وارتفاع لاجور الشحن ، والسياسى كانت سبقتا وحركة طليعية : " It floated the vanguard . وبالنسبة للوطنى كانت بمثابة انتصار سلمى . وهكذا جاء الخبر لكل واحد فى البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبال فى كل مكان بالترحيب (٣) .

وينكر د شارل ليماسج ، أن الصفقة أثبتت صدر الشعب البريطانى الذى فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبير ( يقصد فرنسا ) وأنه بعد قليل سيتم من انجلترا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلا لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر (٤) .

(1) Ibid., p. 250.

(2) Ibid., p. 251.

(3) Ibid.

(4) Lessage, Op. Cit. pp. 143 —144.

فشراء الحكومة البريطانية للأسهم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة في مصر . وبدأت تلك المصالح عندما حصلت إنجلترا على الهند في حرب السنوات السبع ( ١٧٥٦ — ١٧٦٣ ) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال إنجلترا لمصر ( ١٨٨٠ )<sup>(١)</sup>. وأصبح المبدأ الذي كرره رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، ان قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفاً حاسماً بالنسبة لمصالح هذا البلد ( أى إنجلترا ) ،<sup>(٢)</sup> .

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفسكورية بامتلاك الأسهم جعلت الرأى العام البريطانى يبالغ فى أهمية تحويل ملكية الأسهم ، كعامل فى تحويل إدارة القناة لانجلترا ، ولتضع هذه الادارة من أن تقع فى أيدي أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية . وبناء على استراتيجية بريطانية فى القرن التاسع عشر فإن نظرتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأيينها إما بحياض مصر الفعلية ، أو بالاحتلال الانجليزى لمصر . ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكرى ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهى «تحييد مصر» والتى انبعتها منذ طرد فرنسا من مصر فى مطلع القرن التاسع عشر، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة فى الواقع منفصلة « irrelevant » عن فكرة السيطرة الاستراتيجية<sup>(٣)</sup> .

وكانت «صفقة دزريالى الممتازة» — كما وصفها ماريوت Marriot — دفعة جديدة

---

(1) Marlowe., Op. Cit. p. 307.

(2) Ibid, p. 307.

(3) Ibid.

للسياسة الانجليزية جعلتها تفتح هيئتها على هذه المنطقة (١) :

وعارض جلاستون - زعيم حزب الاحرار - الصفة ، ووصف هذا العمل بالاسرع الذي لم يكن له ما يبرره ، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان ، وأنه مغفوف بالمخاطر التي قد تؤدي الى متاعب دولية في المستقبل . ويضع على كاهل انجلترا مسؤولية حربية جديدة بل عبثاً وصفه بأنه شر (٢).

أما جرانفيل فقد رأى في عملية شراء الاسهم نوعاً من الخيانة ليست سابقة ، فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكاً في مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لوسارت الامور بشكائها العاوى . ولا شك أن دى لسبس وروتشيلد قد دفعا الحكومة بشدة للاحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقيمون بشراء الاسهم ، وتساءل جرانفيل عما إذا كان هذا العمل سيهدد المصاعب الدولية . (٣)

أما لورد لانسدون Lansdowne ، فقد اعتبر الصيغة تدخلاً في السياسة الشرقية (٤) .

وكتب هاموند ( Hammond ) إلى لايارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : « نحن نقف كأمة في وضع عجيب ملتزمين بنصوص عقد الإمتياز التي صدق عليها الباب العالي من جهة ، وإلى خيمت الخديوى :

(1) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934. p. 337.

(2) Wilson., Op. Cit., p. 51.

(3) Granville to Gladston, 28.11.1875, Ibid. p. 52.

(4) Lord Lansdowne to Granville., 28.11.1875, Ibid.

« roguery of the khedive » من وجهة أخرى . وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينهما ، (١) .

ومن بين المعارضين أيضاً للصفقة « لورد هارتنجون » ، (Hartington) ، أحد أقطاب حزب الأحرار (٢) .

أما جون برايت « John Bright » (٣) . فقد أعبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على إستقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها ، وأهد وجهه نظر لورد دربي ، وإقترح دعوة الدول للمشاركة في وضع يد على القناة ومراقبتها وحراستها . وبذلك تأمن إنجلترا العداء وتأمين مصالحها في القناة (٤) .

وتوضح مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى للصفقة الاسهم للسياسة البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة في المجلس خلال ٨ ، ٢١ ، ١٤ فبراير ١٨٧٦ . هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦-٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطانى في دورة إنعقاده .

عقد البرلمان البريطانى أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ (٥) . وقد افتتحته

(1) Hammond to Layard., 30.11.1875, Ibid. p. 53.

(2) Hartington to Gladstone, 11.12.1875; Ibid.

(٣) جون برايت أحد أقطاب حزب الأحرار البريطانى .

(4) John Bright to Granville; 5.1.1876. Ibid.

(٥) تم نشر مناقشات مجلس العموم البريطانى ومجلس اللوردات بالتفصيل عن أحداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بجزيرة شركة قناة السويس في أعدادها ارقام ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ . بالغة الفرنسية .

الملكة قائلة : « لقد وافقت على الشراء ، أملاً على موافقتكم وأصدقائكم على هذه الأسهم التي تخص الخديوى فى قناة السويس ومعتمدة وكلية ثقة فى مساعدتكم لى لانعام هذه الصفقة التي تعتمد عليها مصالح الشعب بعمق ، (١) »

وتناول مجلس اللوردات صفقة الاسهم بالمناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٥ فتحدث لورد أبردين « Aberdeen » معبراً عن رأيه بقوله : « إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بنشاط وبسرعة ، وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء ، لوجد الخديوى مشتريين آخرين ، (٢) . »

وتحدث لورد جرانفيل ، فأشار الى الموافقة العامة التي صاحبت إعلان نيا شراء إنجلترا للأسهم . وذكرهم بمعارضة « بالمستون » للمشروع ، والتي كانت من نتيجتها إبعاد رأس المال البريطانى عنه ، وأدت بطريقة عكسية الى إثارة رأس المال الفرنسى . وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا . وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس ، للمساهمة فيها . وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى اسبىس وأحد أعضاء الحكومة البريطانية وفشل

---

(1) « I have agreed to purchase, subject to your sanction the shares which belonged to the Khedive of Egypt in the Suez Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in which the public interests are deeply involved. »

— Bulletin Décadaire, No. 147, 12.2.1876. pp. 1-2.

(2) Bulletin Décadaire; No. 151, 2.3.1876, ».

مفاوضات دى لسبس ، وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية مخلصاً وصريحاً . كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الأسهم عمل سياسى ، أم هو وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر فى إدارة قناة السويس ؟ ثم تساءل جرانفيل ، على أى شىء يعتمد مالك الأسهم المحرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عاماً لضمان حرية الطريق للهند ؟ وأبدى شعوره بالأسى لأن البرلمان لم يدع قبل لاتمام الصفقة (١) .

بعد ذلك تحدث لورد دربي - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس التى تم تنفيذها كإيه برؤوس أموال أجنبية وذكر : « أنه لا يريد اتهام لورد بالمستون ، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت ، على الرغم من معارضة إنجلترا ، وأن النخديوى أراد بيع أسهمه ، وحيث أن القناة هى الطريق الرئيسى للهند ، وأن أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية ، فقد رأينا ضرورة حصولنا على نفوذ . ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا واقدمت الشراء بطريقة شاذة لأن البرلمان لم يكن منعقداً وكانت مسؤولية الوزارة كاملة . ولنا فى حاجة الى ضمان مرورنا عبر مصر ، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر . وأن مصالحنا فى الشرق أكبر من مصالح أى دولة أخرى ، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا الطريق الجديد ورد دربي على النقطة التى أثارها جرانفل وبخاصة بالمفاوضات التى تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة الوصول الى تسوية لبعض المشاكل التى قامت بين الشركة وعمال القناة الملاحية ، وأيضاً بهدف الوصول الى طريقة لإدخال العنصر الإنجليزى فى إدارة الشركة ، فقال : « إنه لا يوجد صرف فيها يتعلق بها قنابله ، وأنا قد اغتنمتنا فرصة عرضت لنا ، ومن جهة أخرى بعد أن تبدأ

انفعالات الدهشة ، فلأظن أنه يوجد في أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياستنا في هذا العدد (١) .

وفي نفس الوقت قام مجلس العموم البريطانى بمناقشة الصفة فنى بجاسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو : « Ridley » مثنياً على شجاعة دى لسبس وعلى عمله بعد أن صمم على انماة الى أن تم فتح الطريق الذى ربط الشرق بالغرب ، ورغم عدم مساهمة انجلترا مالياً فى المشروع ، فقد تم وتأكيد لها بعد الافتتاح أن هذا العمل الملاسى ضرورى لوحدة السياسية بدرجة لا تقل عن وحدتها التجارية . وأشار العضو الى المناقشات الخاصة بمشكلة التجمولة وبناء عليه فإن شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالموافقة الإجماعية . ووصف ريدلى عملية الشراء « بأنها عمل سياسى قومى » ، رفع وصان كرامة الأبراطورية البريطانية ، (٢) .

وأكد العضو ، Mulholland ضرورة حرية القناة . وأن الحكومة البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لاسم الخديوى فى قناة السويس . ووصف عملية الشراء بأنها عمل حرج وايس له سابقة ، ولكن الحكومة وافقت على هذا الاجراء من أجل حفظ مستقبل الهند ، وهذا الجزء الحيوى للامبراطورية ، (٣) .

أما الماركيز هارتنجتون « Hartington » ، فبعد أن منح عملية الشراء وأهميتها لانجلترا ، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان الانعقاد لمثل هذا العمل

(1) Ibid, p. 2:

(2) Ibid.

(3) Ibid.



الخطير ولتجنب الأفكار المخاطنة والمبالغات المؤسفة الكثيرة التي انتشرت في إنجلترا وأوربا . وطلب أن توضح الحكومة للمجلس بالتحديد الطريقة التي وصلت بها الحكومة لغرضها . وطريقة تأمين القناة وقت السلم والحرب . وأنه لا يعتقد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة في وقت للحرب . وتسأل عن النفوذ الذي حصلت عليه الحكومة في إدارة القناة . كما ذكر أن نفوذ إنجلترا ، داخل الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التي اشترتها إنجلترا محرومة من الأرباح طيلة التسعة عشر عاما القادمة ، وبالتالي فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر في جلسات المساهمين ، وعلى ذلك فإن هذه الأسهم ان تقيّد بريطانيا في جلساتها الجمعية العمومية لحملة الأسهم (١) .

ثم تكلم دزيلي بعد ذلك في الجلسة ، فسرّد الأحداث المختلفة التي سبقت قرارات مؤتمر الإستانة الدولي لحمولة ١٨٧٢ ، وهذه التي أعقبت المؤتمر والتي كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إلى مسرح الأحداث (٢) .

وذكر كيف أن دى لسبس قد نفذ الأمر ، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائياً لأنهم بالاجتياح المستمر على الباب العالي للخسارة التي سببتها رسوم المرور الجديدة ، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسؤولية البحث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس . فال موضوع ليس صراع بين الحق المجرد والقوة الغاشمة ، فالعالم لا يحكم بهذه الطريقة ، وإنما يحكم بالإنفاذ والتحكيم

---

(1) Ibid. pp. 2 — 3.

(٢) راجع الفصل الثاني - الباب الثاني - الخاص برسوم المرور .

وبالنفوذ ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين ، وعن طريق رأى العام الناتج من التفاهم الحسن ، كما ذكر دزيريلى أن الوقت لم يحن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصفقة . وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فإنه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة ، (١) .

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصفقة فبعد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة د نورتوكوت ، بإسهاب ، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٠٠ ٠٨٠ ٠٠ جنيه استرلينى قيمة شراء أسهم الخلد يوى فى قناة السويس بما فيه عمولة روتشيلد ومصاريف الشراء . وبعد أن بور السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة ، سرد أهمية قناة السويس وخطوات إتمامها والموقف البريطانى منها ، والشك الذى انتاب الفكر البريطانى لزاء تحقيق المشروع وفائدته لإنجلترا والمشاكل السياسية التى سببها القناة لإنجلترا ، وبين نورتوكوت كيف لمنع كل من البرلمان والحكومة عن مساندة مشروع قناة السويس من بدايته ، بل وإعاقته وعدم إتمامه ، إلا أن القناة تمت وثبتت فائدتها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثرت ضد المشروع (٢) ، ثم قدم للمجلس تقريراً عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحاً بها حركة ملاحاة السفن البريطانية ، والفائدة التى عادت على التجارة

---

(1) « Il ya toute chance de voir les intérêts anglais suffisamment représentés dans l'administration de la compagnie. » Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(2) Ibid.

البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحي لبريطانيا ، ثم برر شراء الأسهم بقوله :  
« إذا لم نقيم بشراء هذه الأسهم فإن الآخرين كانوا سيقتومون بشراؤها ، (١) وهي  
حجة ترددت كثيراً على لسان المؤيدين للصفقة . ورد نورثكوت على انتقاد أحد  
الأعضاء بأن الأسهم التي اشترتها الحكومة ان تعطأها أرباحاً وإن تحصل سوى  
على عشرة أصوات في الجمعية العمومية لخدمة الأسهم ، مؤكداً بأن الحكومة ان  
تترك هذه المسألة بدون حل (٢) .

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية في جعل القناة أداة سياسية تخضع أغراضها  
ورغباتنا ولكنها ترغب في ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار ضدها (٣) . ورداً  
على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة في وقت الحرب ، عنه في  
وقت السلم . فرد بقوله : « أنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون  
السلام ، ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة ، والاتصالات التي تمت بين الكولونيل  
ستوكس Stokes ممثلاً للحكومة البريطانية ودي لبسبس ممثلاً للشركة ، لدراسة  
المسائل المتعلقة برسوم المرور والحلولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها ،  
والتي كانت سبباً لكثير من الإضطرابات ، وأدت المباحثات إلى قبول دخول  
ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس (٤) . وأنهى وزير

(1) Ibid. No: 152, 12.3.1876. p. 2.

(٢) كانت تجري مفاوضات آنذاك بين دي لبسبس وستوكس بهذا الشأن .

(3) « Nous n'avons pas l'intention de faire du Canal  
une machine politique servant nos propres desseins,  
mais nous etions très désirieux de ne pas voir cette  
machine politique dirigée un jour contre nous » .  
Ibid.

(4) Stokes to Derby, Cairo 23.2.1876. Parl P. Egypt No.  
9 (1876).

الخزانة كلمته بقوله : إن شراء هذه الأسهم ، كما اعتقد في مصلحة إنجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التي أصبحنا شركاءها ، وإننا للشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسستها ومتبنيها ، ولدينا الرغبة في المساهمة في هذا المشروع الخطير ، وإننا اعتقد أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ كبيرا في عدم الاعتقاد بقيمة المشروع في أول الأمر . وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا في هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر . وسيتندر أن يكون هذا المشروع ملكا للبشرية جمعاء على مدى الدهر . وإنه من دواعي الاغتياب الكبير أن نرى إنجلترا وقد قامت بهمتها في تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم ، (١).

واقدر لعب هذا الاطراء دوره في التأثير على دى اسيس ؛ فلم — هذه أول مرة على المستوى الرسمي يجد المديح وكان هذا بداية عصر جديد لدى اسيس ولشركته .

ثم تحدث جلادستون في المجلس فأثار الانتقادات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصيغة حتى يكون على علم بها . وكان من رأى أن هذا الموضوع لا يجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم . فأوربأ لها أيضاً مصالح في هذا الموضوع كبيرة كمصالح إنجلترا . وأن أى ضعف في الرأى أو الحجة ستكون مثار نقد خطير لإنجلترا . كما اعتقد جلادستون قيام المجلس بالتصويت على للمشروع دون أن تضع الحكومة في مكتب المجلس ، المستندات الرسمية (٢) . ورد عليه وزير الخزانة بأن المطبوعة في سبيلها الطبع يمان بحالة

(1) Bulletin Décadaire, op. cit. p. 2.

(٢) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بالنيابذة الصفقة - المراسلات الدبلوماسية - في مضابط البرلمان البريطاني ، والتي استقيت منها مادة هذا الباب راجع : Parl. P. Egypt No 1 (1876).

الشركة وسيوزع على الاعضاء : ثم طلب دزيريلي تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير (١) .

وفي جلسة يوم ٢١ فبراير ، وهي الجلسة الختامية في المجلس ، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق — فناقش الجانب المالي الذي قام به بيت آلر وتشيلد لحساب الحكومة الانجليزية . ورأى أن للصنف لها ثلاثة جوانب : جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ في إدارة القناة . وأشار الى استقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للخبر على أساس أنه فتح جديد للسياسة الإنجليزية الجريئة بعد نحو ثلاثين سنة من الوقت . واعتقد أن الحكومة ستشقى سمعة لها في مصر ، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفكرة (٢) ، كذلك تعرض د لوى ، في كلمته لبعثة كيف ، Cavo ، إلى مصر . فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافية عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الخديوى . ورأى أن شراء إنجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الأصوات متناسباً مع كمية الأسهم . ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقاده (٣) .

(1) Bulletin Décadaire; Op. Cit. p. 3.

(2) « On crut que le gouvernement allait établir un protectorat en Egypte. Le gouvernement à répudié cette idée, et cela acausé un grand désappointement. »

Ibid.

(٤) المادة ٥١ من قانون الشركة. تعدد اكبر نسبة للأصوات فى الجمعية العمومية

لجمعية الأسهم بشرة اصوات فقطهما كان عدد الأسهم التى يملكها العضو .

راجع :

— Roux, Ch. Op. Cit. T. I, pp. 461 - 462, 362 - 363,

ويجدر بالذكر أن د لوى ، كان قد رشحه درجى للبعثة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب اسماعيل ، إلا أن دزوبلى رفض ترشيحه (١) . ثم ذكر د لوى ، في معرض انتقاده ، لمسألة قيمة الاسهم التى اشترتها بدون إعطائها سوى عشرة أصوات فقط ، فتساو عن قيمة العشرة أصوات في معارضة النفوذ الفرنسى المبادئ في مجلس الإدارة ، ومسألة الإحتكام للمحاكم الفرنسية في أى نزاع ينشأ مع الشركة . وأنهى حديثه بقوله : « إذ استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الاسهم لم تشتتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعا وسأسحب انتقاداتى (٢) » .

ورد العضو د ولف ( H. Wolf ) على انتقادات د لوى ، ، موضحاً ضعف حجته وعلق على النقطة التى أثارها بخصوص بدمية كيف فذكر أنه لعللاقة لها بموضوع شراء الاسهم . وهاجم النقطة التى أثارها د لوى ، عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر . وقال : « انه يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة ( شراء الاسهم ) سيكون خطوة أولى نحو إيجاد تفاهم بين دول العالم (٣) » . وعاد د جلادستون ، إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصوات الخاصة بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحركة الاسهم وكيف لم تنظر لهذه النسبة عند الشراء أما المسألة المالية

(1) Buckle., Op. Cit., p. 454; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 273.

(2) Bulletin Décadaire; No. 152. Op. Cit. p. 3.

(٣) راجع خطاب H. Wolf في مجلس الموم البريطانى جلسة ٢١ فبراير.

فبإبادة خطيرة وحشد المبادئ المالية . وكان من الواجب على وزير الخزانة أن يطلب من بنك إنجلترا أو يخاطب الرأي العام ولا يلجأ إلى بيت مال خاص للحصول على المال . وذكر جلادستون المجلس بدور إنجلترا في اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس في مسألة الجمر (١) . وتساءل عن المفرد الشرعي الذي كسبته إنجلترا من وراء عقد هبة الأسهم ذلك لأن الأسهم لن تمنح إنجلترا ميزة في الجمعية العمومية للمساهمين ، لأنها محرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عاماً (٢) .

كذلك أصدر جلادستون بعد هبة أيام ما أسماه « خلاصة بحث » ، a syllabus على شكل أسئلة واعتراضات ، شملت ٢٧ سؤالاً ، وهي تلخيص لسلل الاعتراضات التي أنهت ضد الصفقة (٣) وهكذا تولى كل من جلادستون ولوى المحجوم على الحكومة ، ولم يُجد انتقاداتهم ، فلقد أتى معظم المتجددين على خطوات الحكومة ، والمائدة التي ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة ، ورد دزويل على انتقادات جلادستون ، منهيها مناقشات جلسة يوم ٢١ فبراير والأخيرة ، ففندما وأشار إلى المشا كل الضخمة التي ألقى جلادستون ظلالها على المناقشات وقال د انه هنا لحماية البلاد ضد هذه التبعيدات ، (٤) .

---

(١) انظر الفصل الخامس « بمشكلة رسوم المرور » وكان ذلك في عهد جلادستون ، إلا أن تنفيذ قرارات مؤتمر الجمر كان في عهد دزويل ٢٩ إبريل ١٨٧٤ .

(٢) راجع خطاب جلادستون في جلسة مجلس العموم البريطاني يوم ٢١ فبراير : — Bulletin Décadaire No. 153, 22.3.1876 p. 2.

(٣) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التي كتبها جلادستون ونشرت في كتاب :

Fitzgerald, Op Cit. T. ii, pd 300 - 3.

(٤) Bulletin Décadaire, Op. Cit.

ثم أضاف: إن الجدل إن لم يندنا وإن يقدمنا للامام وإن يزيد من قوتنا أو يحسن مركزنا لأننا ، نخاف من التعميدات ، والتي هي بالتأكيد نظرية جديدة في السياسة الانجليزية ، وهي واحدة من الأمور التي أعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدا أن يصدق عليها . وأتى دزيلي حديثة مؤكدا بقوله : دانه قد زكى عملية الشراء ليس كصفة تجارية وإنما من الجوانب السياسية ، واحدى هذه الأهداف في اعتقادي هي تقوية الامبراطورية (١) . . . . . وهي تلك الروح التي تقبلت بها البلاد الخبز . وإن شعب إنجلترا يرغب في المحافظة على الامبراطورية وتقويتها ، وإن ينزعجوا إذا زاد حجمها (٢) ، لأنهم يعرفون أننا نحصل على قبضة قوية ومصالح في هذا الجزء الهام من أفريقيا . ولأنهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الأخرى . وأن الشعب البريطانى قد عرف منذ الوهلة الأولى الحكمة من الخطوة التي اتخذناها والتي سنصدق عليها هذه الليلة (٣) . ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع (٤) .

وصدرت صحيفة « التيمس » في الصباح التالي عقب تصديق البرلمان ،  
بالعنوان الآتى :

« الأمة تدخل بسلام في ملكيتها الجديدة » :

---

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) راجع خطاب دزيلي بالتفصيل في الجلسة الختامية للمجلس يوم ٢١ فبراير

عام ١٨٧٦ : Ibid.

(4) Ibid.



• The nation enters Peaceably on its new possession • . (١)

وتوقع دزيلي قيام معارضة ضده في البرلمان ، ويبدو ذلك من الخطاب الذي بعث به إلى صديقه د اللادي شستر فيلد ، فقد ذكر لها : « إنني أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أجهج البلاد ، ومع ذلك فإنني أتوقع أن تجوز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان للهجوم على » (٢) ومع ذلك — كما رأينا — صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه في الأسبوع الثاني لانعقاد الجلسات ودافع دزيلي عن صفقة الأسهم « بأنه محل متصل بالسياسة العليا ، وأن إنجلترا كانت قوة في حوض البحر المتوسط بقبضتها القوية على هذه المياه والتي يجب ألا تتدخل عنها وأن السياسة الانجليزية ليست عدوانية ، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضي في هذه المنطقة طالما لم تعرض حرية البحار والسيادة التي تمارسها للخطر » وقناة السويس تمثل حلقة في سلسلة الحصون التي نملكها في طريق الهند » (٣) .

وأرسل دزيلي للملكة يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم ، ولم تجد معارضة جلاله ستون أي تأخير على المجلس (٤) .

وعلى أي حال فإنه رغم تلك الانتقادات التي وجهت للحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزيلي في الحكومة الانجليزية ، ومن مركز

---

(1) Kinross, Op. Cit. p. 274.

(2) Disraeli à lady Chesterfield, 5. 12. 1875. Lettres intimes, Op. Cit. p. 153.

(3) Buckle, Op. Cit. T. V. p. 461.

(4) Ibid.

المحافظين في إنجلترا ، ومن مركز إنجلترا في أوروبا والعالم وفي مصر ، وأيضاً في إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة الشركة (١) .

وكان دى اسبس — كما نعلم — قد منع الحكومة المصرية من التصويت في اجتماعات الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تحمل ٤٤ ٪ من إجمالى أسهم الشركة ، وذلك بحجة أن الحدوى تنازل عن كوبرونات الأسهم لمدة ربع قرن ( حتى ١٨٩٤ ) بقرار الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٢) . وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانونى لائى إدارة على الإطلاق . وكان هذا سبباً فى توجيه الانتقادات للحكومة فى مناقشات مجلس العموم البريطانى — كما رأينا — ولم تستطع الحكومة الرد عليها رداً مقنعاً . ولم يكن لورد دربي يجهل هذه الحقيقة لأن السكرولونيل سنوكس ، وهو من خبراء إنجلترا فى موضوع قناة السويس ، كان قد أخبره بهذه الحقيقة فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) .

هذا ولم يمر زمان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت إنجلترا ، منتبهة طلب إسماعيل السابق — فى ٢٠ أكتوبر ١٨٧٥ — بإيفاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة دسطين كيف ( Stephen Cave ) عضو مجلس العموم البريطانى ، وكبير القائمين على شئون المدفوعات . وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزيريلى . فقد بعث بخطاب

---

(١) محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس — ص ٦١ - ٦٢ .

(2) Roux, ch , Op. Cit. T. i, pp 462 - 463.

(3) Hallberg, Op. Cit. 247.

إلى لورد دربي في ٢٦ نوفمبر يخبره فيه : « إننى لست موافقا على تعيين السيد  
« لوى ، للبعثة ، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد . ونحن فى حاجة إلى  
شخص هادئ له روح استرخائية فى التعامل مع المصريين ، ولا يمارس  
انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة ، بل ليصبر لهم ويفيدهم فى الوقت المناسب .  
ولذا فأنى اعتقد أن السيد / كيف ، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة  
وهو خريج اكسفورد ، وكان مديراً لأحد البنوك ووزيراً للدولة ، يصلح لهذه  
المهمة . ولا داعى للتأخير فى تعيين أحد الأشخاص » (١) .

وكان السكولونيل ستوكس عضواً فى هذه البعثة أيضاً (٢) . وكانت التعليمات التى  
زود بها ستوكس هى : « عليك أن تساعد مستر كيف وتدل له بالنصح فيما  
يتعلق بمسئوليته الخاصة بكونه مبعوثاً وأن تزوده بما لديك من خبرة بشئون  
البلد والشعب مما تتوفر لديك أثناء خدمتك السابقة فى الاملاك العثمانية . كما  
تود حكومة جلالة الملكة أن تباحث مع ممثلها وقدصلها العام فى عصر فيما يتعلق  
بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريراً عن الوضع الذى ستشغله  
حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم . وعن أى إجراء قد يكون

“ ( ) Disraeli to Darby, 26. 11. 1875, Buckle, Op. Cit. T. 5.  
p. 454.

(٢) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلى Victor Buckley  
وموظف بالخارجية W. H. white نائب مدير الحسابات بوزارة المالية A.C Taylor .  
ويطلق احمد عبد الرحيم على ذلك بالأهمية التى علقها إنجلترا عليها . راجع مصر  
والسألة المصرية ص ٢٩ وراجع أيضاً بالتفصيل عن هيئة كيف :

Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit. pp. 167 - 180.

مرغوباً فيه لضمان أقصى ربح من الصفقة ، (١) .

يتضح من هذا الأهمية البالغة التي علفت عليها الحكومة البريطانية عمل هذه البعثة . وعلى الرغم من أن لورد دربي حاول في أى تدخل في شؤون مصر الداخلية بهذه البعثة ، إلا أن ادوارد ديسى : « Dicey » — صحفي انجليزي — يذكر أن دزيريلى كانت تحدوه الرغبة في فرض الحماية على مصر على مسؤوليته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه في الوزارة وخاصة دربي ، الذى كان يخشى التورط في مغامرات استعمارية جديدة (٢) .

وعلى أى حال لم يثبت ستوكس أن دخل في مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق برسوم الروب وإدارة القناة (٣) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الحديدى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الأسهم بدون (كوبونات) (٤) . وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت ، بل ذهب أبعد من ذلك ، وأعلن أن الأسهم لا يملكها شخص واحد ولكن أمة . وأن المراد القانونية لم تطبق حالة الأمة :

« Do not apply to the case of nation » . (٥) . وعلى ذلك أوصى

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية هامش من ٢٩ - نقلا عن

ف و ٧٨٠/٥٤٠ ، مسودة رسالة مؤرخة في ٦ ديسمبر ١٨٢٥ .

(2) Dicey, E., The story of Khedivate., pp. 138 - 141.

(٣) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس في :

Parl. P. Egypt No. 14 (1877).

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe; Op Cit p. 30٣.

(5) Hallberg, p. 248.

ستوكس بأن الاسهم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة . وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ وصى : « Trustees » ، الأسهم التي تمتلكها (١) . ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الأقصى المسموح به . وبذلك يكون لهم الحق ٦٠ ٧ صوتاً وبذلك يصبحوا في مركز يسمح لهم بالسيطرة على شؤون الشركة (٢) .

وبعد مناقشات استمرت أسابيع عديدة بين دى لسبس وستوكس انتهى الامر باتفاق بينهما في ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء إنجلترا نسبة العشرة أصوات في الجمعية العمومية لحلة الاسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين في مجلس إدار شركة قناة السويس ؛ عينتهم الحكومة البريطانية وهم : ستوكس وستانول وولسون : « M. Colonel J Stokes, Edward James Standen, Rivers Wilson » وصار التصديق على هذا القرار من جانب شركة القناة في جلسة يوليو ١٨٧٦ في الجمعية العمومية للدساهمين . وعدلت ( في نفس قرار هذه الجلسة ) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتي كانت تنص على : —

« تدار الشركة بمعرفة مجلس مكون من ٢٢ عضواً يمثلون الدول المختلفة التي يهملها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت في شئونها ، (٣) . وبذلك أصبح مجلس إدارة الشركة ٢٤ عضواً بدلاً من ٢٢

---

(١) وهي تماثل النص الفرنسي في المادة . من قانون الشركة كالة : Mandataire

( حسب كالاتي : ١٧٦٦٠٢ سهماً — ٢٥٠ ( سهماً لكل وصى ) = ٧٠٦ × ١٠ )

( أصوات الحد الأدنى = ٧٠٦٠ صوتاً ) .

Hallberg., Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(2) Bulletin Décadaire, No. 163, 2, 7. 1876. pp 5 - 8. Cf.;

No. 197., 12. 6. 1877. p 4.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. i. p. 456,

عضو (١) . ولم يجد دى اسببس صعوبة فى أخذ موافقة المسديوى على هذا القرار (٢) . وقد أصبح نسبة عدد الاعضاء الانجليز فى مجلس الإدارة يساوى  $\frac{1}{8}$  مجموع عدد الاعضاء . ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضواً . وحيث أن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بحرينة الشركة طرل مدة ادارته ، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافي (٣) . ثم تلى إتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ إتفاقاً آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة (٤) .

وعبر كل من دى اسببس وستوكس عن مرورهما للاتفاق لأنه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية ، وإنهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصار التصديق على هذا الإتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧ (٥) وكثيراً ما كان دى اسببس يطلق على هذه الاتفاقية « إتفاقية السلام » .

ويرى الباحث هنا أن بعثة كيف وستوكس ، كما سيوضح فيما بعد ، هى

(1) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p 8.

(2) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21 2.1876. Parl. P. Egypt. No; 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(3) Hallberg., Op. Cis. p. 249.

(٤) وارجع الى نصوص الاتفاقية المنشورة فى :

— Bulletin Décadaire Mo. 183, 12. 1. 1877; Cf. Roux, Ch., 'Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(5) Bulletin Decdaire, No. 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 32 - 34.

لأحدى نتائج صفة الانسهم ومقدمة التنافس المحموم على النفوذ في مصر بين إنجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالى . فقد أدت الضغوط على إسماعيل لإصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦، وبه تبدأ فترة جديدة في تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائى : « Con'ominium » ، تمكن فيها المراقبان المالىمان اللذان وضع في أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وبا التالى على حكمومتها .

وكان للصفقة أيضا دور كبير في كل أنحاء أوروبا، وكانت أكبر دليل على أن إنجلترا قد تخلت نهائيا عن سياستها السلمية التي استتبها جلادستون في وزارته الأولى ( ١٨٦٨ - ١٨٧٤ ) ، واتباعها سياسة خارجية نشطة برعاية دزيلي ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) الذي امتثلت جنبااته بسياسة التسلط الاستعماري ، وهي

كما وصفها سيقون واطسون : « Spirited foreign Policy » . (١)

فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنئتها بقولها : وأهنئك بهذا العمل الذي قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس ، وكان لذلك أثر سعيد في قلبي ومصدر فخر لى . وإنه لمن السعادة حقرا رؤية العمل الصحيح ينفذ في الوقت المناسب . وكل فرد هنا مسرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا . وقد عبر الرجل العظيم بسمارك عن هذا المعنى مساء أمس ، (١) .

( ) . The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitely abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign policy .

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(2) Buckle, Op. Cit. T. 5. p 452.

كذلك كتب ولي عهد ألمانيا إلى الملكة فكتوريا يقول : د والدي العزيزة يجب على الكتابة إليك لأنني أعلم تماماً أنك ستكونين سعيدة بأن انجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس . ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف منا إرتياحاً ومروراً البائع بهذا الموضوع ، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبديا ضيقهما من هذا العمل ، ولكني أعتقد أنه ليس لديهما سبب حقيقي للشكوى وأن اضطرابهما لن يطول وسيصبح هذا العمل حدثاً هاماً في التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التي تمت في عهدك . وأن هذا يجعلني فخور وسعيد . وأن متأكد أن كلا من دزريل واللورد دربي سعيدين أيضاً بإتمام هذه الصفقة (١) .

والواقع أن المستشار الألماني بسمارك سر كثيراً بهذه الصفقة ففيها من ناحية إذلال جديد لفرنسا وهزيمة لسياسةها ، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنجليزي في مصر ، بل يؤدي إلى توريط وأساة العلاقة بين انجلترا وفرنسا (٢) وأرسل بسمارك يهنئ لورد دربي قائلاً له بأنه قد عمل الشيء الصحيح في الوقت المناسب في صفقة قناة السويس : Done the right thing at the right moment in regard to the Suez Canal. (٣)

وشكر لورد دربي بسمارك على تهنئته وإشادته بالصفقة (٤) .

أما الصحافة الألمانية والرأي العام الألماني ، فقد أوضحتهم القائم بالأعمال

(1) Ibid.

(2) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(3) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29. 11. 1876, Parl P. Egypt No (1876) No. 18, p. 14.

(4) Derby to oddo Russel (سفير انجلترا ببرلين) 30. 11 1876, Ibid. No. 19; Cf. No. 20., 3. 12. 1876.



الفرنسي بيراين سايف : ( Sayva ) في رسالة بعث بها الى دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — فذكر أن الصحافة الألمانية رنجت بنياً الصفة، ورات فيه إنزالاً جديداً لفرنسا : un nouvel abaissement ، وأنه نتيجة طبيعية لمعركة سيدان « Sedan » . وأتهجت الصحافة اوروبية العدو التقليدى لألمانيا وقد سلب منه التفوذ الذى حاول المحافظة عليه في مصر . وتوقعت الصحف أن يؤدى هذا الحادث الى فتور في العلاقات « Refroidissement » ، الفرنسية — الإنجليزية ، وتنبأ البعض بأن انجلترا ستتدخل في شئون مصر شيئاً فشيئاً « Peu à peu » ، ففى قد اشترت فيها الاراضى وخطوط السكك الحديدية وستجعل من قناة السويس ملكية « une possession » ، لانقل في أهميتها عن جبل طارق . بل وذهب البعض الى القول بأن انجلترا قد تلجأ إن الإستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم . وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة في الصحيفة الألمانية « La National Zeitung » : حيث ذكرت في مقالة لها : « إذا كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس ، لكانت عرضة لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأسهم ، في الوقت الذى لا تثار فيه المشاكل أمام بريطانيا عندما قامت بهذا العمل » .

أما بسمارك فقد عير عن إبتهاجه — للكثيرين — بالصفة التى يراها تهم بالدرجة الأولى فرنسا ، وأن أوروبا لن تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن ، واعتقد سايف ، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوروبا في الصفة ولكنه يذكر بأن بسمارك ربما يكون قد علم بأباء الصفة ، لأنه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر ، وهو يوم توقيع الصفة ، أحد رجال البنوك الألمان ويدعى « M. Bleichröder » ومن المحتمل أن يكون قد تفاقم معه عن صفة مرسحة للبورصة لارتفاع المحتمل

لقيمة أسهم قناة السويس (١).

وفي فرنسا نجد أن هذه الصفقة قد أدت إلى حزن عميق فالحرب والمزينة  
والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا لإزاء العمل (٢).  
واستاء الفرنسيون لأبناء الصفقة وتعرضت وزارة الخارجية لنقد شديد من  
جانب الرأي العام الفرنسي، ووجه النقد للدوق ديكاكز إلى حد أن طابته صحيفة:  
( La Republique Francaise ) بالاسئلة ( في عددها الصادر بتاريخ ٢٩  
ديسمبر ١٨٧٥ ) واتهمته الصحف بسوء التصرف وقلة الدراية . أما صحيفة  
« Journal des Débats » فقد أوردت تلك الصيغة المؤثرة : « وأسفاه على  
الشعب الفرنسي الذي يكذب ويتعجب لمصلحة غيره » (٣) . أما صحيفة « Le Temps »  
فقد تحدثت عن المهانة التي أحسست بها فرنسا والكرامة المجروحة ، والالم الذي  
حانته في إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن إنجلترا قد ازدرتها لأن  
فرنسا لا تستطيع في هذا الوقت عنابها (٤) .

واقب اعتبارت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الانجليزية .  
خطوة تمهيدية لإحتلال إنجلترا لمصر ، أو على الأقل للتدخل في أمورها المالية ،  
فالمبلغ الذي دفعته إنجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه انصاف لمصر .

(1) M. De Sayve ( سفير فرنسا ببرلين ) à Duc Decazes, Berlin,  
3. 12. 1875, D.D.F. 1er Série, T. ii, No. 23.

(2) Lessage, Op. Cit., p. 144.

(3) « O. peuple français ! comme tu sais bien tirer les  
marrons du feu ! ».

— Ibid., pp. 148 — 149.

(4) Ibid., pp. 149 — 150.

ولقد عبر بذلك ، الماركيز داركورت ، — سفير فرنسا بلندن — في حديث  
أجراه مع لورد دربي غداة انمام الصفقة ؛ فذكر له داركورت التأثير الضار  
المترتب على شراء انجلترا للأسهم في داخل فرنسا ، إلا أن لورد دربي نفي  
للسفير الفرنسي التدخل في شئون مهنر الداخلية (١) . كما اعترف دربي بالاطلاء  
التي ارتكبتها انجلترا في حق دي لاسيس . وبدلا من معازضة مشروعه العظيم  
فإنه من الاضروب المتعاون معه (٢) . وفي الحقيقة أحسن دوق ديكاك بالقلق  
العميق من جراء خطوة بريطانيا وما يترتب عليها من نتائج في وادي النيل .  
وتوقع ، كما عبر الرأي العام ، أن تكون تلك الخطوة تمهيدا لاحتلال مصر وتقسيم  
الامبراطورية العثمانية (٣) . كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساي (Leon-Say)  
عن الاثر الدبلوماسي للصفقة على فرنسا ، في خطاب شخصي بعث به لاشحد  
أقاربه بقوله : يدور الحديث باستمرار عن شراء انجلترا للأسهم الحديدية في  
القناة وهذه ضربة للأسف موجبة للتحالف الفرنسي — الإنجليزي ، واستمباته الروسية  
أيضا بعدم الرضا . وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزي —  
البروسي ، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين : « ami - attristé » (٤) .  
ومع ذلك فقد أننت إحدى الصحف المالية الباريسية على عمل انجلترا بقولها :  
« إن انجلترا قد أفاق من سباتها السياسي » : England had thus shaken

(1) D'Harcourt à Decazes, Lond. 27. 11 1875; D. D. F.  
lèrserie, T. ii, Mo, 17.

(2) Ibid.

(3) Decazes à De Laboulangier. Paris, 27. 11. 75; D. D. F.  
Ibid. No. 16.

(4) Lessage, Op. Cit, pp 153 — 4.

off her political lethargy. (١)

كذلك أعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوي ببيع أسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة (٢).

أما بالنسبة للروسية فلم تعمم بها الفرحة أسوة بأوروبا وكان ذلك مجاملة لفرنسا (٣). كذلك اتهمت الصحف الروسية لإنجلترا بخطف قناة السويس ، والاستحواذ على مفتاح جنوب أوروبا وشرقها والسير في طلبية الدول التي تهتم بتعزيز الامبراطورية العثمانية (٤)، وطالبت بعض الصحف للحكومة الروسية بتقديم احتجاج رسمي على إنفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (٥). وعندما زار جور تشاكوف - وزير خارجية روسيا - برلين تطرق في حديثه مع المستشار الألماني عن صفقة الأسهم ، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار ، واعتقد الماركيز دار كورت ، : « بأن في أعماق الروس ونظرتهم للمشكلة الإحساس ببعض المرارة للتنافس في الشرق ، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة » (٦).

وفي بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثاني بأن هذا العمل : « أعظم حدث في السياسة الحديثة » (٧). أما في إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها - Visconti

(1) Kinross, Op. Cit., p. 272.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٣٢ .

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦١ .

(٤) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص ٢٦ - ٢٧ ،

عبد الرحمن الرافعي - مصر امهاويل ج ٢ ص ٦٤ .

(5) Lessage, Op. Cit. d. 152 (Gazette de Moscou بتلا من

(6) D'Harcourt à Decazes, 27, II. 1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17

(7) Hallberg; Op. Cit, 252,

Venosta ، عن وجهة نظره بإعتبار الصفقة ذات ميزة ضخمة للتجارة العالمية ،  
وإتمتع لأن هذا العمل سيؤدي إلى إزدیاد نفوذ بريطانيا في حوض البحر  
المتوسط (١)

وكذلك أشادت صحيفة ، Opinione ، الإيطالية بشراء الأسهم، وأشارت الى  
معارضة إنجلترا السابقة للمشروع ، وتمجبت من تناقض الأحداث . فقناة  
السويس التي كانت مشار معارضتها وعداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية .  
وعملت ذلك بأنهم فشلت في إحباط المشروع فأثرت أن تحتفظ بالمناصب في  
أيديها ، فلم تكن عن في نظر إنجلترا كافية . وذكرت الصحيفة أيضاً أن هذا  
العمل السياسي العظيم مشرف للحكومة دزيرلي ، وسيبعد بخلاف إنجلترا إزاء  
تهديد روسيا الطريق الهند (٢).

ورأى د هوسكنز ، أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف إنجلترا من معارضة القناة  
منذ سنوات طويلة وفسرته على أساس الحقيقة القائلة بأن تركيا لم تعد حليفاً  
مخلصاً لإنجلترا ، وأن حليفاً جديداً ضروري لها ، إذ بما وقفت أمام روسيا  
بنجاح في آسيا . وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر . وعلى العموم فإن الباب  
العالي قد لاذ بصمت إزاء تلك المشكلة بنذر بالسوء (٣) . وشكرت إنجلترا

(1) Paget (سفير إنجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P.  
Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp: 16 — 17.

(2) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P.  
Ibid.

غير أنني مقالته الصحيفة الإيطالية وبثها الى دربي لأهميتها .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصفقة (١).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصفقة مثل إيطاليا (٢). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم ، واعتبر هذه الخطوة بمثابة إعطاء توازن للمشروع : *Would give stability to the enterprize* كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة ، وأن هولندا تعتبر هذا من الامور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطرق مواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية (٣).

وفى تركيا إسماء الباب العالى للإجراء الذى اتخذه الخديوى لبيعهم الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته ، لأن فرمان السلطان هو الذى يحول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس ، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى نجدها تؤكد للسلطان أن حكومة إنجلترا ليست لديها النية للانتقاص أو الخط من شأن سيادة السلطان :

« Have no intencion of derogating from the sovereign right of the sultan » •

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيدي أخرى قد تستخدمها

(1) Paget to Derby, Rome, 16. 12. 1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(2) Buchanan (سفير إنجلترا بالنمسا) to Derby., 30. 11. 1875, Par. P. Op. Cit. No. 21, Cf. Nos. 21, 1. 12. 1875; Fo. 40, 16. 12. 1875:

(3) Harris (سفير إنجلترا بهولندا) to Derby, Hague, 14. 2. 1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالي وانجلترا (١) .  
ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحل الباب العالي على التدخل وفسخ الصفة  
بل وكانت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان  
١٨٧٣ لا يعطى الباب العالي سلطة التدخل في هذا الأمر، إلا أن الساسة الأتراك لم  
يستطيعوا المجاهرة بمخاطبة انجلترا التي طالما ساندتها ضد روسيا . ولهذا لم يمتنعوا (٢)  
وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجبة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية  
وسلامة أراضيها (٣) . هذا وكان الصدر الأعظم قد استفسر من الخديوي  
اسماعيل عن تفاصيل هذه الصفقة التي علم بها من لندن والصحف (٤) . فرد  
الخديوي اسماعيل بترقية إلى الباب العالي يوضح له رأيه بقوله : . . . . .  
فخاتمكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما أفتتحت شركة  
قناة السويس . وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه في أى  
وقت مضى ، كانت وللأسف عبئا ثقيلا على الخزينة مجردا من كل نفع وفي هذه  
الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة في شراء الأسهم . وبينما كان يحدث  
بعضهم في الموضوع ، رغبت الحكومة الانجليزية في شرائها بشمن يزيد على  
مادفعه الآخرون . ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس  
بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات ، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة  
من أسهم لم أكن أستفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه ، بينما كانت ملكا

(1) Derby to Elliot, 9. 12. 1875, P. Ibid. No. 26.

(٢) احمد عبد الرحيم ميمطنى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(3) Wilson; Op. Cit 53.

(4) The Grand Vizier to the Khedive, Constantinople,  
24 II. 1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No. 45

للخزينة المصرية ، كما سلف بيانه في أول الكتاب ، ولهذا السبب بيعت الاسهم المذكورة للحكومة الانجليزية ، وقد بادرت الى عرض هذه المسألة على النحوي المشروع لكي تتفضلوا وتميعطوا بها علناً ، (١) .

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوي اسماعيل قد تعدد المغالطة الواضحة ذلك أن أسهم مصر كان سيأتي عليها الوقت الذي ستعود فيه بالخير على مصر ، والتبرير الذي لجأ إليه اسماعيل هنا يوضح تفاهة فكره ، وأنه حاكم كان يموزه صواب الرأي وبعد النظر والتفكير السليم والحرص على مصالح الدولة ، كما يدل على إحساس اسماعيل بضعف موقفه .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس ، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به . فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا مالياً في القناة لأن غالبية السفن التي ستستفيد من القناة بريطانية وفي ذلك مصلحة للشركة (٢) .

فرح دى لسبس بهذه المصيبة التي حلت بمصر وهي فقدان أسهمها ، فلم يكن يهمه سوى مصاحته وبيع الشركة . ولم يكن لمصر التي استضافته وأكرمتها أى حب أو عاطفة ، فهو رجل استثماري وأداة في يد الحكومة الفرنسية توجهها كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسي .

ويرى الباحث اتفاق دى لسبس في هذه المرحلة الجديدة فهو يتماق السياسة والشعب البريطاني . فانجلترا هي القوة الجديدة التي ظهرت في أفق الشركة فحاول عندئذ

(1) The Khedive to Grand Vizier. Parl. P. Egypt No. 1  
(1876) inclosure 2 in No. 45. ( لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية )

(2) Duff, Op. Cit. p. 114.



كسب تأييدها ومساندتها له بدلا من وفوفها في وجهه ، كما رأينا في الفصول السابقة .

ويبدو ذلك في تقرير دى لسيبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين في جلسة يوليو ١٨٧٦ ، فقد ذكر أن الوضع قد تفهم بمساهمة انجلترا المالية في الشركة وهو نصيبها السابق الذي كان قد حددته لها سعيد باشا ، واثني دى لسيبس على موقف الحكومة البريطانية . ثم أورد مقتطفات من خطاب لورد ديربي ، ونورثكوت في جلسات مجلس العموم ابان مناقشة الصفة (١) .

كذلك كتب دى لسيبس رسالة إلى اللورد ليونز ( في ٢٤ نوفمبر ١٨٧٥ ) يقول فيها : إن الشعب البريطانى قد قبل الآن المساهمة في القناة بالنصيب الذي كان قد سيجر له بإخلاص منذ بداية المشروع . وإذا كان لهذا العمل أى تأثير ، فإنه يكون تخلى الحكومة الانجليزية عن موقفها العدائى ، والذي استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الاصليين للقناة البحرية ، وللذين أصبحت مشاركتهم الآن سحرية وحسنة التوجيه ، والمهاون المشترك الآن المصالح التى ستقوم بسين الرأسمال الفرنسى والبريطانى ومن أجل الاعمال الصناعية الصرفة والاعمال السلية الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس كأكظم حدث سعيد ، (٢) . ويمثل أحد السكتاب الانجليز المعاصرين على الصفة ودور دى

---

(1) Bulletin Décadaire, No. 163, 2.7.1876, pp. 5 - 8.

(2) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

بالإضافة أن رسالة دى لسيبس لهونز كانت بتاريخ ١١/٢٤/١٨٧٥ ، أى قبل توقيع الصفة بيوم وإذا كان التاريخ صحيحا فإن دى لسيبس تحكمون لديه معلومات أكيدة ودقيقة للغاية ، واتصالات سريعة جدا مع مصدر الأحداث كما يجرى . وراجع تمليق :

Marlowe, Op. Cit. p. 323.

لسبس وروتشيلد بقوله : « ومن العجيب أنه بعد مرور عشرين عاماً على رفض  
دى لسبس بإزداراء قيام بيت روتشيلد بعملية اكتتاب الأسهم عند طرحها في  
الأسواق مقابل عمولة ٥ ٪ نجد أن فضل نقل ملكية الأسهم الخاصة بقناة  
السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيلد على حساب فرنسا » (١) .

وليس أدل على تأثير الصفة على دى لسبس من تلك الخطبة التي ألقاها  
على ظهر السفينة : Djemmah في يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو في طريقه إلى  
مصر ، وكانت رداً على تهينة بجمرة من الإنجليز الموجودين على ظهر تلك  
البخرة وأطرائهم لجهوده في شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة  
والحب . وعبروا عن تهنتهم للخطوة الجديدة بشراء حكومتهم للأسهم فأصبحت  
مالسكة جزئياً للقناة ، وأعربوا عن تمنياتهم بأن هذا العمل — سيكون فاتحة  
لاتحاد إنجلترا وفرنسا — من أجل مصالحهم التجارية المشتركة ، ورد عليهم  
دى لسبس بقوله :

« عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافزى أن  
أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية  
والبحرية الإنجليزية ، إلا أنه في نفس الوقت فإن هذا العمل الحضارى سيحفظ  
الذكاء والعلم الفرنسى ، وسيكون فخراً لبلادى وميراثهم في نهاية الأمر الطريق لإنهاء  
العداوة السياسية الموجودة بين إنجلترا وفرنسا في مصر . ومنذ بداية هذا  
القرن لم تال فرنسا جهداً عن طريق مهندسيها وعلمائها وضباطها البحريين وغيرهم  
بتقديم كل المساعدة للحدوي من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراغة . إلا أن  
السياسة البريطانية ، كانت تنظر دوماً بعين الخيرة لسياسة فرنسا في مصر . كل

(1) Kinross, Op. Cit. p. 271.

ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التي قامت بها إنجلترا ضد هذا العمل العالمى وهو قناة السويس ، هذه المعارضة التي لم يوافق عليها الشعب البريطانى ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقية أمام مشروعى ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحدا وعشرين عاما للورد سترادفورد دى رد صكايف — سفير إنجلترا السابق بالاستانة — ان عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثيرا من الصراع على النفوذ فى مصر بين فرنسا وإنجلترا من أجل الاعمال الحضارية وليس من أجل حماية محمد على . وأن المساهمة فى قناة السويس التي وجدت رأس المال والتأمين من جانب إنجلترا وفرنسا ، أصبحت العلاقة الواضحة والأكيدة على تحالف الدولتين ولهما نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمى والسلمى ومن أجل رخاء مصر » (١) .

ويذكر دى لسبس فى مجال آخر أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وإنجلترا (٢) .

وهكذا يمكن القول بأن صفقة الاسهم قد وازنت النفوذ البريطانى والفرنسى فى مصر إلى حين سنين عددا ( ١٨٧٥ — ١٨٨٢ ) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تفاهم بين الدولتين للتسيق بين مصالحهما الإستعمارية فى العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة ، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤ .

أما بالنسبة لآثر الصفقة على مصر ، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة فى

(1) Bulletin Decadaire. No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 163, 2. 7. 1876.

جاء ذلك فى التقرير المقدم للجمعية السومية لملء الأسهم للتصديق على تعيين ٣ أعضاء انجليز فى مجلس الإدارة .

تاريخها ، فقد كانت هذه الصفقة الضريبة القاضية للحدودي . وأكبر خطأ سياسى ومالى إرتكبه فى حياته . فن الفاحية المالية لأنه باع الأسهم بشمن بحث وتعهد فوق ذلك بدفع ٠.٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبعبارة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيط بعد أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ ، وثلاثين مليون جنيه عام ١٩١٥ (١) . وسياسيا أصبح لإنجلترا مصلحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر . وقد فطن اسماعيل لرامي السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع د بيتى كينجستون ، سنة ١٨٧٦ : « إننى ما كنت أعتقد قط أن إنجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيرا لفحص حساباتى وضع يدها على مصر (٢) » .

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معانقا على الصفقة : « إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه ، فإذا لم يكن فى ذاته إحتمالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الإحتلال ، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهى لن تتركه وشأنه ، فستراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد ، وستطلب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأميمات أخرى . وهكذا تحركات إنجلترا من معارضة انشاء القناة الى العمل على إحتلالها (٣) » .

وايس أوضح وأصدق من تقرير د فارمان ، (قنصل الولايات المتحدة فى مصر)

(١) محمد صبرى - تاريخ العصر الحديث - مصر - ص ١٠٥ .

(٢) المرجع السابق ص ١٠٥ - ١٠٦ .

(3) M. Sabry, L'Empire Egyptien.. etc., Op Cit., p. 165;

وراجع أيضا الرامى - عمر اسماعيل - ص ٢٠

والذى بعث به الى حكومة فى يوليو ١٨٧٩ موضحا أسباب خلع اسماعيل ذكر فيه : . . . الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الاثر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية . فالتد كان لإنشاء قناة السويس بجهوداً فرنسية ولكنه لدرجة كبيرة تم بفضل الايدى المصرية والموال المصرية . ثم إن الغرض من حفز القناة كان تحويل قسم مهم من تجارة الشرق الى مرسيليا بدلا من ذهابها الى لندن وايفر بول ولكن هذه المحاولة لم تنجح لان جاسا جزائياً ، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون الى القناة كأنها ملك لهم وأعتقدوا على الأقل أن الواجب يقتضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم . فعندما باع الخديوى حصة مصر فى أسهم قناة السويس الى انجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين . ولقد كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون . ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الأمة الفرنسية الوطنية . ولم تغفر فرنسا ذلك للخديوى أبداً . وما من شيء فوله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضا الفرنسيين . ومن ذلك الحين أعدت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر . وتأثرت جميع أعمالهم المالية بالامدادات التى شعروا بها نحو الخديوى ، (١) .

أضاع اسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للتدخل الاجنبى دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن . فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدى فى إنقاذ خزينة الدولة من الإفلاس ، بالإضافة الى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها .

ومن العجيب قول الخديوى فى بداية حكمه : « ولى أن أريد أن تكون القناة ملكا لمصر لا أن تكون مصر ملكا القناة » (١) .

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الاسم أنها بمثابة إعلان عن غزوة صليبية جديدة ، شرع فيها الإمبراطور البريطانى داخل أفريقيا تحت اسم رجال المالى والمبشرين فإن عامى ١٨٦٩ ، ١٨٧٦ - بقصد عام لإفتتاح القناة وعام الإرتباك المالى فى مصر - يوضحها علامة تحول جديد ؛ فالعالم ماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعداً سببا مشتركا فى إتحادهما ، وأنفعا سوياً عسير الأحداث (٢) .

فلقد كان منح امتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عاماً فوصل ما يقرب من ٩٠ مليون جنيه إسترلينى وأدى إلى أفلاس الخزنة المصرية . أما بالنسبة لأوروبا فقد لاحظت الفرصة لإستغلال الأموال بعائد سريع وأرباح مرتفعة وخيالية ، ورجال الصناعة فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية . ووجد هؤلاء فى مصر حقلاً مثالياً : *ideal field* ، لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم (٣) .

ومارس رجال السياسة أيضاً نشاطهم . وكانت الصفقة فائحة عصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر . وأصبح نشاط كلا الطرفين - الفرنسى والبريطانى - محمواً فى السنوات التالية للصفقة ( ١٨٧٦ - ١٨٨٢ ) .

(١) عبد الرحمن الرافى - عصر إسماعيل ج ٢ ص ٦٤ - ٦٥ .

(2) Sabry. M ; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit. p. 166.

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. London, 1970. p. 8.

وكانت إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوة فى مركز تستطيع فيه إغلاق القناة أمام سفنها . وقد كان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل ، مالم :-

- ١ - يوازن النفوذ الفرنسى فى مصر بنفوذ بريطانى . أو
- ٢ - إحلال النفوذ البريطانى محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٣ - أن تحمل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٤ - إذا تم تجميع النفوذ الفرنسى عن طريق إدارة دولية مباشرة فى شكل أحياء السيادة التركىة الفعلية (١) .

إلا أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها . بل إن القناة كانت سبباً فى صعوبة تجميع مصر دون أى شكل من الإدارة الدولية . فمن قبل كان محتملاً تجميع مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبى عنها . ولكن الآن بعد أن ازداد نفوذ الدول الأجنبية فى مصر ، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة : *imperium in imperio* ، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى ، أو قيام اتحاد نفوذ الدول : *Consortium of powers* ، أو عن طريق إستبعاده نفوذ إحدى الدول وإخلال آخر محله (٢)

وكانت ديون اسماعيل هى السبب فى قعاعظم تدخل النفوذ الأجنبى فى مصر ، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس ، والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها (٣) .

(1) Marlowe, Anglo - Egyptian Relations ( 1800 - 1953 )

Lond. 1954, pp: 72 - 73.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

ورغم أن دى لسبس كان يأمل فى أن يكون هناك توازن المصالح الفرنسية والإنجليزية فى مصر ، فقد كان قبل ذلك ينتابه الاحساس بالإنتصار لـ إنجلترا بعد أن نجح فى تخلى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه ، ثم هاهى إنجلترا تعود اليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس ، والمديح ينهال عليه فى مجلس العموم البريطانى وفى المراسلات الدبلوماسية ، تم كل ذلك فجأة . وكان شراء إنجلترا للأسهم مرحلة فى انتهاء الصراع بين الشركة وإنجلترا ، وفى هذا نجاح كبير لـ دى لسبس . ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والإستراتيجية شيئاً . تلك الحقائق تتمثل فى أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون فى يد إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ؛ بمعنى ذلك الإذعان للفرنسى السكامل للاحتلال الإنجليزي لمصر .

ولم يكن لإفتتاح قناة السويس فى حد ذاته ليضعف فكرة تجميع مصر *neutralizing Egypt* ، وهى السياسة التى إتبعتها إنجلترا منذ مطلع القرن التاسع عشر . وهى من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الإنجليزي لمصر . وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة : —

- ١ — إزدياد ضعف الامبراطورية العثمانية .
- ٢ — إزدياد سياسة النهب المصالح المصرية متجلية فى أصحاب الهيون من كافة الدول .

٣ — إفتتاح قناة السويس — من وجهة نظر بريطانيا — يضعف سياسة التجميع . وكان هذا دافعاً لحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكرى . فكانت قناة السويس ظاهرياً هى أقل العوامل الثلاثة فى تحديد مجريات الأحداث فى مصر فيما بين عامى ١٨٧٥ - ١٨٨٢ . إلا أنه فى واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع ، فكان أقوى من مصالح حملة الاسم والدائنين



بالنسبة للقورط البريطانى المتزايد فى الشؤون المصرية منذ عام ١٨٧٦ . وهو العام  
التالى لشراؤها أسهم قناة السويس . لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع  
الرئيسى والعامل الحاسم وراء الاحتلال الانجليزى لمصر . وأن حقيقة كون  
الحكومة البريطانية أكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، لم يكن له علاقة وارتباط  
بتلك الحقيقة . وما حدث عام ١٨٨٢ عام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حماية حملة  
الأسهم البريطانيين ، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية (١) .

وهنا يقبدر إلى الذهن سؤال عن السبب فى عدم التعميل بإحتلال إنجلترا  
لمصر ، وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك ؟  
كان دزريل فى ذلك الوقت لا يرى فى إحتلال مصر وسيلة ناجحة لدرء خطر  
الروسيا عن منطقة الشرق الأدنى . فكان يعتقد أنه إذا أخذ الروس الاستانة ففى  
استطاعتهم إجتياح سوريا ووصلوا إلى مصب النيل عندئذ لا تكون هناك فائدة من  
أخذ مصر . وحتى قوات إنجلترا البحرية لا تستطيع تعزيز مركزها فى مثل ذلك  
الموقف ، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجملون الجغرافيا تماما ،  
فالاستانة لا مصر ولا قناة السويس هى مفتاح الطريق للهند ، :

« Constantinople is the key of India and not Egypt and the  
Suez Canal » (٢)

وهكذا كان دزريل يرى أن إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس فى الوقت  
الحاضر لن يفيد كثيرأ بل سيقسد إلى حد كبير علاقات إنجلترا بفرنسا (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(2) Buckle, Op, Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op.  
Cit., P. 98.

(٣) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦٢ - ٦٣ .

وكانت الحكومة البريطانية تسعى الى تدعيم نفوذها في مصر سياسياً ومالياً في هذه المرحلة . وأكد لورد دربي بأنه لم يكن هناك شيء يشغله أكثر من إيجاد نفوذ انجليزي في مصر . وأنه لم يكن يهم انجلترا سوى حرية المرور لها ولبقية الدول ليس أكثر من ذلك . ولكن خيال دزريلى لم يكن محدوداً ، ولكنه لم يعبر عن ذلك الا بعبارات غامضة وغير صريحة . ففي الوقت الذي كان دزريلى نفسه قد قام بقمين قبضة انجلترا على القناة ، لم يحاول خلال فترة حكمه أن يتعدى مرحلة الادارة الثنائية ، رافضاً كل الاقتراحات الرامية الى حرمان فرنسا من نصيبها . وأن انسحاب فرنسا كان هملاً نابهاً منها . فبعد موت دزريلى رفضت فرنسا المساهمة في العمليات العسكرية التي حطمت ثورة عربى ، وقد فهم دزريلى طبيعة الروح التي يجب على رجال السياسة البريطانية أن يواجهوا بها المشكلات المصرية . وهى الروح التي مارستها كرومر بعد ذلك على الوجه الاكمل (١) .

ويؤكد هوسكينز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر وروسيا قد تناوله التغيير نتيجة لأحداث ١٨٧٥ - ١٨٧٦ ، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالإهتمام بعد أن كان مهملاً . وترددت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة للبريطانية وحمايتها براحتى لا تكون تحت رحمة أى حاكم مصرى قد يصبح حليفاً لأعداد انجلترا قبل أن تتخذ احتياطاتها واجراءات حماية القناة طريق الهند . فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لافيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وبقوية هذه السيطرة (٢) .

(1) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp 474-475.



## الباب السابع

الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

وموقف الدول الكبرى

( ١٨٨٢ — ١٨٧٦ )



## الفصل الأول

### التمهيد لإحتلال قناة السويس

#### ومسألة حيادها

— في أعقاب صفقة الاسهم :

- المنافسة الانجليزية الفرنسية في مصر .
- سياسة إنجلترا تجاه روسيا والدولة العثمانية ومصر .
- آسيا الصغرى الخط الدناى الاول عن قناة السويس .
- إحتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس .
- دزريل يفكر في إحتلال مصر عام ١٨٧٩ .

— تطور مسألة حياد قناة السويس :

- قبل افتتاح قناة السويس للملاحة .
- إبان الحرب البروسية — الفرنسية .
- في مؤتمر الحولة الدولى ١٨٧٣ .
- موقف ملاك السفن والتجار الانجليز من حياد القناة .
- حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) .
- دى لسبس وحياد قناة السويس .
- رأى الساسة ورجال القنابل والاقتصاد فى مسألة حياد القناة .



سأتم الجميع سواء في داخل إنجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة  
لنوع من السيطرة البريطانية على مصر . وقد عبر حزب الأحرار البريطاني عن  
مخاوفه ، بينما شجعت خطب دزيرلي - المسهبة في مجلس العموم - الشعب البريطاني  
على تأييد وجهة نظره . فقد كان هدف سياسة دزيرلي تجاه منطقة الشرق  
الأوسط هو تحقيق سبق على فرنسا في مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال  
مصر . والعمل في نفس الوقت على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية .  
ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر في هذه السياسة التقليدية ، فقناة  
السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية ، وغيّرت من التخطيط السياسي  
والإستراتيجي البريطاني . فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التي لها  
السيادة عليها إلى بحري ملاحى ضيق لاسلطان لها عليه . ومن هنا كان عليها حماية  
وضمان هذا الممر الملاحى الذى لا يستعمله رجل أوروبا المريض ، أن يضمه  
طويلا . وأصبح عتماً أن تشغل مصر مكان تركيا و كركز جذب ، في سياسة  
إنجلترا تجاه الشرق الأوسط . وقد أدت الأحداث السياسية والمالية والثورة  
العسكرية إلى سرعة السيطرة البريطانية على مصر . ومن العجيب أن يتم الاحتلال  
على يد حزب الأحرار البريطانى ، الذى عارض الاحتلال .

انغذت إنجلترا من بعثة كيف طريقاً يهد لها السبيل للتدخل في شئون مصر .  
وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضائها إختياراً دقيقاً . وقد أثارت  
هذه البعثة ردود فعل قوية في فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة  
البريطانية على الإدارة المصرية . وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط  
بعثة كيف وجمود داليوت ، الذى حاول بعد صفقة الأسهم أن يحصل مؤسسات  
ماله إنجليزية على امتياز السكك الحديدية والتلفراف وميناء الإسكندرية



والسويس الجمارك . وحاول اسماعيل عبثاً الدفاع عن صفقة الاسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لا تهدف الى شئ آخر، مبدئياً تفضيله التعامل مع البنوك الانجليزية التي هي على استعداد لاعطائه أحسن الشروط . كما كان اسماعيل يرفض خلخع الصيغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية المطلقة على قناة السويس (١).

لهذا نشط التنافس بين النفوذ الانجليزى والنفوذ الفرنسى فى مصر، وأهتد أثره الى حاشية اسماعيل وبلاطه ففرقوا إنقاد للنفوذ الانجليزى وآخر مال للنفوذ الفرنسى (٢) وأراد اسماعيل أن يستغل إزدباد المصالح البريطانية فى مصر لمصلحته وذلك بضرب النفوذ الفرنسى بالنفوذ الانجليزى (٣) . وسعت الحكومة الفرنسية هى الانعزى بإيفاد بعثة إلى مصر ، فأرست أوترية Outré — فنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة — لتوازن نشاط بعثة كيف لإحباطها من جهة أخرى بالإضافة الى إعادة النفوذ الفرنسى إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ ، فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها الرغبة فى الثأر من انجلترا للدور الذى لعبته فى مسألة قناة السويس (٤) . كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين فى مهمة خاصة إلى مصر (٥) ، وبأى بعثة كيف بالفشل، ورفض اسماعيل مقترحاتها الخاصة بالإشراف على المالىة المصرية ، وغادر كيف مصر . ووافق اسماعيل على تعيين «رفرزولسون»

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٣١ — ٣٢ .

(٢) الرافى ، مصر اسماعيل ص ٢٨ .

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311,

(٤) احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

(5) Marlowe; the making of Suez Canal. Op. Cit p. 311.

وراجع أيضاً : احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٢ .

Rivers Wilson الإنجليزي، مستشاراً مالياً، واعتزمت الحكومة الفرنسية معارضة مسمى الحكومة الإنجليزية، فأوفدت « فيليه » Villet ليعاونا اسماعيل على تنظيم مالهاته وليوازن النفوذ الإنجليزي حتى لا تترك إنجلترا الإنفراد بالتدخل في شئون مصر . لذا نجد فيليه يقدم مشروعاً أبدى اسماعيل ميلاً للأخذ به . عندئذ استاءت الحكومة الإنجليزية ولوححت لإسماعيل بأنها ستنشر تقرير لجنة كيف ( الخاص بحالة مصر المالية ) . فاحتج اسماعيل على ذلك . وسأل أحد النواب في البرلمان البريطاني : متى ينشر التقرير ؟ فأعلن دزيريلي في مجلس العموم البريطاني في جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦ : « أن الخديوي هو الذي يمانع في ذلك بسبب إحساسه بالفوضى الناشئة في مالهاته المضطربة » . وكان هذا الجواب أشد خطورة من نشر التقرير نفسه ، لأنه ترك للأذهان فرصة تصور الحالة المالية المصرية . وكان من نتيجة هذا التصريح المفرض لدزيريلي حدوث تدهور سريع في قيمة السندات المصرية (١) .

وبازدياد الحالة المالية سوءاً استجاب اسماعيل لمطالب الدائنين، وأصدر مرسوماً في ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء « صندوق الدين » الذي كلن أول هيئة رسمية أوربية أنشئت لغرض التدخل الأجنبي في شئون مصر والسيطرة عليهم ، وغلّت سلطة الحكومة المصرية في شئونها المالية والإدارية . وهو أول إعتداء على إستقلال مصر السياسي والمالي . وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة (٢) .

(1) Sabry, M Op. Cit. pp. 173 - 4.

وراجع نص تقرير لجنة كيف في :

Cave to Derby, 23.3.1876 Parl. P. Egypt 7 (1876).

(٢) الرافعي - ع - اسماعيل - ٢ من ٦٩ - ٧٠ ؛ أحمد عبد الرحيم - المسألة

المصرية ص ٤١ .

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء انجلترا لاسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذى قررته انجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت عادة باسم : « الرقابة الثنائية » The Dual control أو Le Condominium Anglo - Français<sup>(١)</sup> وكان المراقبان الاذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها ، متساويين تماما فى اللقب والرتبة والإختصاص<sup>(٢)</sup> . واهتمت فرنسا بنمو نفوذها فى مصر وتدعيمه . وتابعت مراقبة درجه نمو هذا النفوذ فى ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته بإستمرار بالنفوذ البريطانى ، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها فريسينيه — وزير خارجية فرنسا — إلى دى رنج ( قنصل فرنسا فى مصر ) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا فى مصر<sup>(٣)</sup> . تلك هى حالة مصر الداخلية بعد صفقة الأسهم .

• • •

وإذا إنتقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينيات من القرن التاسع عشر والى أثرت تأييدها مباشرا على مصر وقناة السويس ، لوجدنا تفاقم الثورة فى ممتلكات الامبراطورية العثمانية ( فى البلقان ) . فقد أعلنت روسيا الحرب على تركيا فى ٢٤ ابريل ١٨٧٧ . وكانت هذه الحرب أكثر خطورة على قناة السويس من

(١) الرافى ، مصر : اممايل - ٢ ص ٧٦ ، احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية

ص ٤٧ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٤٧ .

(3) Freycinét à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. 1ère serie. T. 3.

No. 17 et No. 137.

الحرب السابقة ( الفرنسية - البروسية ) ؛ لأن الأسطول الروسي كان مصدر خطر على المضائق التركية ، وبالتالي على موازين القوى البحرية في شرق حوض البحر المتوسط . بل كان أكثر الأساطيل قربا من قناة السويس ، وكان من أهداف السياسة الروسية القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضائق والوصول للبحر المتوسط .

لذلك نجد سياسة دزيريلي تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعي أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لا فائدة من إحتلال مصر إذا إحتلت روسيا القسطنطينية . لهذا كان يفضل إحتلال القسطنطينية على إحتلال مصر (١) ويتضح إهتمام دزيريلي بقناة السويس عندما أثبتت مسألة الفزو الروسي للقسطنطينية . فقد ذكر لمجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء في البحر الاسود ، وأنه يريد شيئا شديدا بما اطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الاسود حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة إنجلترا البحرية في البحر المتوسط . ولكن يبدو أن دزيريلي كان مبالغافي تخوفه من الروسيا ، فقد عاق مثلاسييتون واطسون (٢) . على مخاوف دزيريلي هذه بقوله : « لو اطلع ( دزيريلي ) على المراسلات السرية بين جور تشانوف — وزير خارجية روسيا — وشوفالوف ، سفير روسيا بلندن — لوجد أن المسألة المصرية لم تحظ الا بقدر قليل من اهتمامهما » (٣) .

كذلك أيدت الملكة فكتوريا إتهامات دزيريلي بعدم السماح للروسيا بإحتلال القسطنطينية التي هي مفتاح مصر ، وأنها لو سمحت لروسيا

(1) Seaton - Watson, Op Cit. p. 109.

(٢) - بينون واطسون ، أستاذ الدراسات العثمانية بجامعة لندن .

(3) Ibid, pp. 98 - 93; 192.

بذلك لكان فيه قضاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى ،  
وهاجمت الملكة جلادنتون لتجاهله المصالح الحيوية للبلاد . وهاجمت لورد دربي  
الذى عارض سياسة دزريل وهددت الملكة ( فى منتصف يونية ١٨٧٧ )  
بإحلال لورد دليونز - سفير إنجلترا بباريس - محل دربي فى وزارة الخارجية (١)  
وقد دعت الملكة دزريل للضغط على دربي لإظهار سياسة أكثر تشدداً مع روسيا  
فلقد ذكرت فى رسالة لها - بتاريخ ٢٧ يونيه - أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر  
وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر ، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية  
فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف للحكومة ومثار مهانة تمال الملكة بما يجعلها  
تفكر جدياً فى الإعتزال . وإقترحت أن يجمع كل معاونيه ومؤيديه فى كل من  
المجلسين ويعلم أمامهم أن الامبراطورية فى خطر وليس المسيحيين فقط ، هناك  
فى البلقان ، وعليه لإدانة هذه الحرب التى يشنها الروس - الذين تعتبرهم الملكة  
أكثر مميح من الأتراك - وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكيتهم ومن ثم فسوف  
يحصل على أغلبية قوية تسانده فى كل ما يريد إتخاذ من إجراءات . ويمكن  
عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين . وطامل الوقت هو الفصيل فى  
ذلك الأمر . وعليه التصرف بأسرع ما يمكن ، وإلا فسيجد الروس يدقون  
أبواب القسطنطينية ، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد (٢) .

وفى هذه الفترة كان رأى العام السائد فى إنجلترا أن روسيا تسعى للوصول

(1) Ibid. pp. 197 - 8.

(٢) عبد الرحمن على خليفة : دزريل ، دراسة فى الفكر السياسى الإنجليزى أثناء  
القرن ١٩ ، رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة غير منشورة ، ومن جامعة الاسكندرية بإشراف  
عبد المنير نصر ( ١٩٧٣ ) ص ٢٦٣ - ٢٦٤ .

إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة ، فينذكر د ميدلسكوت ، أنه عندما عادت المسألة الشرقية للظهور ( ١٨٧٥ ) لم يكن قد مضى على افتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أشهر . وكان الوقت مبكراً بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية . ولكن في عامي ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ظهرت في إنجلترا دراسات عديدة ملأها الصحف والكتيبات اتسمت بموجعة من الخوف الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك في نواياها اتجاه هاجمة قناة السويس (١) . كذلك كتب د هوسكينز ، أنه قد ظهر في هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديدي داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم في الخليج العربي وجاء في تقرير مقدم لإتحاد شرق الهند في عام ١٨٧٧ : أن المسألة الشرقية بالنسبة لإنجلترا إنما هي مسألة روسية — هندية ، لضمان أمن الهند بأي ثمن ، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر في الطريق للهند (٢) .

وكانت روسيا ترى أن الهند هي بمثابة « عقب آشيل » بالنسبة لإنجلترا (٣) . وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت في تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة في المنطقة هي بريطانيا . وقد تقوم باحتلال « غاليبولي » Gallipoli التي تتحكم في مضيق الدردنيل وكريت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا (٤) .

(1) Medlicott, The Congress of Berlin and after. Lond. 1938. pp. 6 - 7.

(2) Hoskins; Op. Cit pp. 436 — 437.

(3) . a Russian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where England is most Vulnerable. Ibid.

(4) Seaton — Watson, Op. Cit. p. 170.

ولذلك نجد دزويل ، الذى خشى تقدم روسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس ، يقترح على مجلس الوزراء ( فى ٢١ أبريل ) القيام باحتلال مضائق الدردنيل كضمان مادى ضد روسيا فى حالة احتلالها للقسطنطينية ، إلا أن دربي عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالى المبدئية . كذلك عارض « سولسبرى » Salisbury هذا الإجراء باعتباره أن هذا العمل سيضعف التحالف مع تركيا (١) ، وكان دربي يجهد عملاً مشتركاً ، واستنصر من شافالوف مما إذا كانت روسيا تنوى حضار مصر ، فرد عليه السفير الروسى بأن ذلك « مجرد خيال ، Pure Phantasy » (٢) .

وكان ذلك فى أعقاب الشائعات التى إنتشرت فى ذلك الوقت بأن روسيا تنوى إدخال مصر فى غمار الحرب ، وأنها تنوى محاصرة الشواطئ المصرية بأسطول البحر المتوسط ، أو هى تنوى أخذ أزمينية مفتاح سوريا ، وسوريا مفتاح مصر ، ومصر مفتاح أفريقيا (٣) .

وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلى لقناة واختباراً عملياً لحياذها .

وإزاء تلك الاخطار المحيطة بالقناة ، إبان الحرب الروسية التركية ، سارع لورد دربي بإرسال مذكرة فى ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جورج تشاكوف ( وزير خارجية روسيا ) عن طريق سفيره بلندن ( شوفالوف ) يوضح له أهمية النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية . فقد أعلنت

(1) Ibid, pp. 170 — 171.

(2) Ibid. p. 172.

(٣) محمد صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ١٢٤ .

الحكومة البريطانية حيادها منذ بداية الحرب ، إلا أن حكومة جلالة الملك  
أوضحت أنها ترغب في ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات  
الحربية واتساع نطاق الحرب ، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط  
الثلاث الآتية :

أولاً : ضرورة بقاء المواصلات بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ،  
وأيضاً منطقة الإقتراب من القناة ، مفتوحة ولعدم تعريضها للخطر ، وأن أى  
إعاقة للملاحة سيعتبر تهديداً للهند ، وضربة خطيرة لتجارة العالم ، وألا يقوم أحد  
من المتحاربين بمهاجمة أو إحتلال مصر حتى لو كان إحتلالاً مؤقتاً من وجهة  
النظر الاستراتيجية ، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوروبية في  
القناة وإن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل .

ثانياً : إن أهمية القسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربية  
والتجارية ليست في حاجة إلى التأكيد أو التبرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية  
النظر إليها بعدم إهتمام ، ولا تسمح الحكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة  
التي لها مركزها وأهميتها في أيدي أخرى غير أصحابها . كما ترى الحكومة أن  
الوضع الحالي للبسفور والدردنيل والذي صدقت عليه دول أوروبا ، إذا تعرض  
لأى تغيير فسيترتب على ذلك نتائج خطيرة .

ثالثاً : هناك مصالح أخرى أيضاً في الخليج العربي والذي من واجب  
الحكومة البريطانية حمايتها (١) .

(1) Derby to comte Schouvaloff, Lond., 6 5. 1877, Bulletin  
Décadaire, No. 199, 2. 7. 1877. pp. 2 - 3.

نشرت صحيفة شركة قناة السويس الكامل لحطاب دوبي إلى شوقالوف ، بينما  
نشرت الوثائق الفرنسية : D. D. F. ملخصاً فقط لهذه المذكرة . راجع : =



وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية . كما يتضح أيضاً من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التي يجب على الحكومة الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضائق ثم الخليج العربي . وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس .

وقد أثارت هذه المذكرة مخاوف الحكومة الروسية ، فسارع سفير روسيا بإنجلترا ، متأثراً بموقف الحكومة البريطانية ، بالسفر إلى سانت بطرسبورج لأنه كان يأمل في تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يعرض على القيصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذي خلفته مذكرة ٦ مايو ١٨٧٧ ولم يصيب شوقالوف وقته وعاد إلى لندن ثانية في ٨ يونيو . ومع مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربي (١) .

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربي بأنه ليس في نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأي شكل من الأشكال ، لأنها تعتبر قناة السويس طريق عالمي مهم لتجارة العالم . ويجب أن يكون بعيداً عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزء من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركي ، وبالتالي فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عندئذ في حالة حرب مع مصر . وفي نفس الوقت فإن الحكومة الروسية لا تنسى المصالح الأوربية الموجودة في هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه

Duc Decazes à La Flo ( سفير فرنسا بروسيا ) , 21.5.1877, D.D.F.= 1 ère Série. T. ii No. 171.

(1) Seaton - Watson, Op. Cit. p. 192.

الخصوص ، وعلى ذلك فلن تدخل مصر في نطاق عملياتها العسكرية (١) .  
أما بخصوص الاستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية ، أن ذلك متوقف على تركيا ، وأنه ليس في نية روسيا لإحتلال القسطنطينية . ولا يمكن التنبؤ بمستقبل الحرب . أما بالنسبة للمناطق — الدردنيل والبسفور — والتي تشكل ممرًا حيويًا بين بحرين كبيرين ، يهم مصالح العالم كله فإنه من مصلحة السلام والتوازن الدولي حسم هذه المسألة عن طريق إتفاق عام على أساس ضمان أكيد ومطمئن .

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة في مضائق إنجلترا فيمتلكاتها بالهند أو في طريق مواصلاتها (٢) .

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزية موقفًا حاسمًا إزاء روسيا والدولة العثمانية عندما تولى سولسبري وزارة الخارجية البريطانية (في مارس ١٨٧٨) — بعد استقالة لورد دربي — فكان سولسبري يمثل الدولة العثمانية ويرى أن وجودها كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر . ورأى أن خير حل هو استبعاد الدولة العثمانية من شرق أوروبا وتقسيممتلكاتها . وبذلك وضع حداً نهائياً للسياسة الإنجليزية التقليدية نحو الدولة العثمانية . وكان هدف سولسبري هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية بإحتلال مصر وقناة السويس ،

(1) Gortshakoff à Derby, Saint - Petersbourg, 18/30. 6. 1877, Bulletin - Décadaire. No. 199. p. 2; Cf. Le General Le Flô à Duc Decseszes, St. Petrs. 9.6. 1877. D, D. F. 1e e serie. T. 2. No. 182.

(2) Ibid.

أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطماع الروس خاصة بعد فشل مساعي إنجلترا في تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (إنجلترا وفرنسا وإيطاليا) ، للوقوف أمام النفوذ الروسي من الإمتداد والوصول للبحر المتوسط (١).

وحدد سولسبوري سياسته في أربعة مواقف ، منها ضمان حرية وأمن المرور في المضائق وحصول إنجلترا على عطلتين بحريتين مثل ليمنوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولوموقتا من أجل التأخير المعنوي (٢). أما بالنسبة لسياسته تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله : « إما أن ن سحب أو نمسك أو نشارك . فإذا انسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند . وإذا استكبرنا فإن ذلك قد يفضي بنا إلى المخاطرة بالحرب لهذا قررنا المشاركة » (٣).

لهذا اهتم سولسبوري بإيجاد تسوية للوقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها في نفس الوقت من العمل منفردة في مصر (٤).

أما لا يارد (Layard) . سفير إنجلترا بالإستانة ، فكان يرى أن إمتلاك روسيا

(1) Lowe, C J. Salisbury & the Mediterranean ( 1886 - 1896 ) pp. 1 - 2:

(2) Seaton - Watson, Op. Cit. pp. 376 - 377.

(3) « You may renounce or monopolize or share .. » Taylor, Op. Cit. p. 287.

(4) Deighton, H. S. The Impact of Egypt on Britain, A study of public opinion. Holt, Political and Social Change Op. Cit. p. 244

للمضائق التركية يخدم نواياها العدوانية تجاه الهند لانه في استطاعة أسطول روسيا عندئذ الإنقاذ في أى لحظة عبر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس (١). وإقترح لا يارد على دزيريلي إحتمال إنجلمترا الشعب جزيرة غاليبولي كضمان مادي يظل في يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسال أسطول إلى القسطنطينية سيجعل روسيا تفكر في الانسحاب (٢). واعتقد لا يارد في أهمية الطريق البري عبر العراق، وأنه أم من قناة السويس التي يمكن لأي سفينة معادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها، وأن أى جاسوس روسي يمكنه تسف قناة السويس وأن الطريق عبر شمال سوريا قد يصبح يوماً طريقاً برياً عظيماً، وعلى بريطانيا تأمين السهارة عليه (٣).

هذا وقد أثار خطر إنهمار تركيا بوصول الجيش الروسي لشارف القسطنطينية جوع إنجلمترا فسارع دزيريلي (في ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البريطاني بالتوجه للقسطنطينية، واعتمد البرلمان لدزيريلي مبلغ ٦ ملايين جنيه. كما وافق مجلس الوزراء البريطاني على دعوة الإحتياط وبعض حكومة الهند بمسبعة آلاف جندي مروا عبر قناة السويس إلى جزيرة مالطة. وأعلنت حالة التأهب في القواعد البريطانية في البحر المتوسط. ولانجرت الانظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة في شرقى حوض البحر المتوسط لكي تتخذ قواعد للعمليات العسكرية

(١) إختار دزيريلي « لا يارد » خلفاً له نرى البوت سفيرا بالاستانة - وكان تعيين

لا يارد في رأى جلاستون لفئة طيبة للترك، راجع :

Seaton - Watson, Op. Cit p. 205.

(2) Ibid : p. 209

(3) Medicot, Op. Cit. d. 19; Cf, Seaton - Watson, Op. Cit. p. 245.

ضد روسيا في المستقبل والتي يمكن أن تقدم الحماية اللازمة لقناة السويس (١).

وفي هذا الوقت (٢ مارس ١٨٧٨) وقعت معاهدة صلح د سان استفانو، بين تركيا وروسيا، حيث اعترفت فيها تركيا لروسيا بحرية المرور في المضائق وإغلاق البحر الاسود أمام وجه أعداء روسيا وقت الحرب (٢).

وقد أثارت هذه المعاهدة عاصفة في إنجلترا لأنهم أعطت روسيا مركزاً قوياً في الشرق الأدنى لا يتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند . وطلبت إنجلترا إعادة النظر في شروط المعاهدة . وتدخل بسمارك لإنقاذ السلام وتم الاتفاق على عقد مؤتمر الدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية (٣).

وكان بسمارك في الفترة السابقة لمؤتمر برلين يبحث سياسة إنجلترا على احتلال مصر ، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوروبية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد في المسألة الشرقية وسيلة لإسترضاء الدول الكبرى . فسكان من رأي أن توافق إنجلترا على تفوق النفوذ الروسي في شرقي البلقان واستيلاء روسيا على المضائق التركية ، في نظير إستيلاء إنجلترا على قناة السويس

---

(1) M. De Moriy (النائب بالأعمال الفرنسي بالاستانة) à Waddington, Péré., 25. 1. 1878, D. D. F. lère. T. 2. No. 333 et No. 246, 1878 :

(2) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ .

(٣) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٣ يونيو إلى ١٣ يولية ١٨٧٨ واجتمع :

محمد مصطفى صفوت مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ ، Seaton-Watson, Op. Cit. p. 98.

ومصر ، وأن تستولى فرنسا على سوريا (١)

ورفض دزيلي عرض بشارك لأنه كان يعتقد أن بشارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر . إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بشارك كان صادقاً في عرضه على إنجلترا لإبان الفترة من ١٨٧٧ — ١٨٨١ (٢).

كما ساد في هذه الفترة ، داخل إنجلترا نفسها ، الرأى القائل بضرورة إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس . ففي ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة إنجلترا لأمها تقول : « بأن كل من يحب إنجلترا يتوق الى هذه الفرصة التي تسمح بوضع أقدام الإنجليز في مصر » (٣).

وفي نفس الوقت يكتب دزيلي للملكة فكتوريا يقول لها « إن الباب العالي يميل لبيع سيادته على مصر » (٤).

واكن دزيلي ظل متمسكاً بفكرته القديمة بتفضيل الإستيلاء على آسيا الصغرى بدلاً من مصر .

(1) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا في لندن) à Duc Decazes, Lond. 26. 1 1877. D D, F. 1ere. Serie, T. 2, No. 138.

(٢) بالنسبة لشكوك دزرائيلي في نوايا ألمانيا إزاء المسألة المصرية . أنظر كل من : (٢) Seaton - Watson. pp. 97 - 8 وكذلك بحث محمد صفوت في مجلة كاية آداب الإسكندرية - مجلد عام ١٩٤٨ عن « موقف ألمانيا إزاء الإحتلال الإنجليزي لمصر . مخالفا لوجهات نظر سيجتون واطسون .

(3) Seaton - Watson, p. 225,

(4) Ibid,

وعلى أي حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) في تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط إستراتيجياً وكذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت عينها من قبل على كثير من المواقع الإستراتيجية في شرق البحر المتوسط والتي يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا في المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فإمناً خيال دزيلي (في الفترة من فبراير إلى مارس) بالمشاريع ، فقد وجد بعد الدراسة أن ما لعله غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر ، ثم غير رأيه إلى العمل على بعض المحطات الأرضية تتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوروبا مع الشرق بعيدة عن ظلال التدخل الروسي القائم ولم يعترض على ذلك سوى لورد دربي ، الذي كان على وشك الاستقالة ، وقد سمع شوفالوف سفير روسيا في لندن شائعات في ٢٧ فبراير تقول ؛ أن إنجلترا تنوي احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene<sup>(١)</sup>.

أما اقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر وترتب له مع الكولونيل دهوم، Home<sup>(١)</sup> ؛ بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الإستراتيجية في حوض البحر

(1) D'Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D. D. F. 1ère série, T. 2 No. 283.

فهم داركورت - سفير فرنسا بلندن - من حديثه مع دزيلي أن الأخير سيثبت بعض الاجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء على مركز لبريطانيا في البحر المتوسط ، وقد يكون جزيرة ميتلين (تقع بالبحر الإيوني قريبة من المضائق) .

(٢) أحد الضباط الإنجليز الذين كانت قد بعثتهم الحكومة من قبل لدراسة الدفاع عن القسطنطينية، وقدم دراسة من لواقع الاستراتيجية للشرق حوض البحر المتوسط =

تخصيصها وإستخدامها كمواعد بحرية عسكرية وتجانزية كما تخدم هذه الجزيرة قوة  
انجلترا وتكفى لحماية الخط الحديدى المقترح وكذلك حماية قناة السويس (١) .  
ويذكر ميدلكتوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء  
البريطاني ، قد أثرت بلا شك على القرار المأزود لإحتلال قبرص الذى تم التوصل  
إليه فى الفترة فيما بين ١٨ أبريل و ١٠ مايو ١٨٧٨ . وكان مجلس الوزراء فى  
نفس الوقت يرغب فى تجنب المشاكل مع فرنسا فى حالة استيلائه على سواحل  
سوريا (٢) .

وكان دزيريل قد اتخذ قراره بإحتلال جزيرة قبرص ، عندما إنهارت القوات  
التركية أمام الهجوم الروسى ، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا  
الصغرى وسوريا (٣) .

هذا وقد بعث سواسجورى إلى ولايارد ، - سفير انجلترا بالإستانة - فى ١٠  
و ٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على إحتلال انجلترا لقبرص .  
وتحت الضغوط وتخويف السلطان بأن الإستانة مآ لها إلى السقوط فى أيدي الروس ،  
وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى ، وأن انجلترا ستوقف  
بجهودها الخاصة بإعطاء الإمبراطورية العثمانية . عندئذ لم يجد لا يارد صعوبة فى  
توقيع السلطان على الإتفاقية فى ٤ يونيو ١٨٧٨ (٤) . وبعث دزيريل بمنى الملكة

(1) Ibid.

(2) Medlicott, Op. Cit. p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit.  
p. 412.

(اعتمد مجلس الوزراء البريطانى على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص ) .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 442.

(4) Medlicott, Op. Cit. pp. 21, 29.



بالتصديق على معاهدة قبرص ، كذلك هنا الملك ايوبولد الملكة فكتوريا على  
الانتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأثنى على جهود بيكونزفيلد (١) .

وتم احتلال جزيرة قبرص في ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فكتوريا تعيين  
الجنرال جارنت واسلي Garrent Wolseley ، مبعوثاً هالياً وقائداً على جزيرة  
قبرص (٢) .

ولا يغيب عن بالنا أن د جارنت واسلي ، هذا سيكون بعد أربع سنوات  
قائداً للغزوة العسكرية العاشمة لإحتلال مصر وقناة السويس ١٨٨٢ . وهكذا  
يتضح لنا أن نجاح دزيلي قبل إندقاد مؤتمر برلين في تأكيد السيادة البحرية  
البريطانية على شرق حوض البحر المتوسط . فقد إنفق مراع مع روسيا لإلغاء  
باغاري الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط . ثم حصل بعد ذلك على  
قبرص من الباب العالي ذات الموقع الإستراتيجي الذي يشرف على قناة السويس .  
وعندئذ ذهب دزيلي مطمئن البال إلى مؤتمر برلين ( ١٨٧٨ ) بإعداد خطط  
الأسطول الروسي عن طريق الهند البحري والبري .

وبرزت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من إحتلالها وذلك حينما تفاقمت

---

= بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها . راجع الكتاب الهام من تاريخ الجزيرة :  
— Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (1571 - 1878).  
London. 1921, pp. 259 - 269

(1) Buckle, Op. Cit. Vol. 6. p 344.

(2) Ibid. pp. 269 - 270.

(1) Waddington à M. Dufaure, Chargé par interim, du  
Ministere des affaire étrangères, Berlin. 8.7.1878, D. D. F. 1ère  
serie, T. 2. No 325.

الاحداث في مصر نتيجة للتدخل الاجنبي في شئونها ، فبدأت طلّاع الثورة  
المصرية والحركة الوطنية في مطلع عام ١٨٧٩ بثورة الضباط المصريين في ١٨  
فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا (١) .

وكانت لهذه الاحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على انجلترا . فقد أحسّت  
بالخطر من جراء هذه الثورة التي قد تؤدي إلى سيطرة الشعب المصري على أمور  
الحكم ، ومعنى ذلك قيام دولة قوية في مصر ، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها  
في المنطقة وأحس دزيلي بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبحث بخطاب  
إلى لادي برادفورد في ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقول فيه : « جرت بعض المشاكل في  
مصر وقد بعثت كل من انجلترا وفرنسا بسفينة والتي آمل أن تحفظ النظام .  
ولقد تأكد الآن أهمية قبرص . وإذا لم تجر الأمور على ما يرام ، فإنه في  
إمكاننا خلال ٢٤ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هذه الجزيرة ( قبرص )  
إلى الإسكندرية على سفن حكومية . وعندئذ يصبح إحتلال مصر أكثر سهولة  
كما لو كنا نقوم بإزالة جنودنا على سواحل ايرلندا » (٢) .

وفي نفس الوقت بعث دزيلي برسالة إلى الملكة فيكتوريا يطالب فيها ضرورة  
التجهيز لإحتلال مصر عسكرياً (٣) . وعلى ما يبدو فإن حديث مجلس الوزراء  
البريطاني قد دار حول دراسة موضوع الإحتلال العسكري لمصر ، ونال موافقة

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية من ٧٥ - ٧٦ ، سامي حداد -  
الصحافة المصرية وموقفها من الإحتلال الإنجليزي - دار الكاتب العربي . القاهرة ١٩٦٨  
ص ٢٣ - ٣٠ ، محمد صفوت - الإحتلال الإنجليزي لمصر - ص ٣٤ .

(2) Disraéli à Lady Bradford, 21.2.1879, Lettres Intimes, Op.  
Cit. p. 264,

(3) Marlowe, J. Cromer in Egypt. Op. Cit. p. 40.

أغلبية الأعضاء. ويوضح ذلك من خطاب دزيريل الذي بعث به إلى إلى صديقه  
 د لادى برادفورد ، في أول ابريل ١٧٨٩ حيث قال : « من الواضح أن معركتنا  
 القادمة ستكون بحجة ، الإحتلال المشترك بين إنجلترا وفرنسا لمصر في آن  
 واحد ، وربما لا يقع هذا الإحتلال ، ولكن في كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون  
 دائماً من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية ، (١) » .

ولقد أوضحت أوراق سولسبرى الخاصة في ١٨ ابريل ١٨٧٩ أن هناك أخباراً  
 بتجهيز حملة فرنسية في ميفاء بريست ، لذلك حذر سفير إنجلترا بباريس  
 (لورد ليونز) ، فرنسا بأن اتجاهاتها ومشاعرها حكومة وشعباً قد تحولت في  
 السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يمن لها في مصر طالما  
 أخذوا في اعتبارهم مصالح « حملة السفنات الفرنسية » ، (٢) .

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن إنجلترا قد  
 وضعت الخطط في أجندها ، وبدأت تفكر جدياً في الإحتلال للعسكري لمصر  
 بعد أحداث فبراير ١٨٧٩ . وكان دزيريل وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة  
 إحتلال مصر — كما رأينا من قبل — ولكن الوضع تغير . فدزيريل هاجلته  
 المثنية (١٨٨١) قبل أن يحقق حلمه ، وكان قد خرج من الحكم في ١٨٨٠ ، ولكن  
 خططه نفذت من بعده جلاستون ، الذي كان على عكس دزيريل ضد فكرة  
 الإحتلال . ولكن التيارات السياسية والمصالح الاقتصادية والإستراتيجية  
 البريطانية آنذاك كانت فوق كل اعتبار فإتساق جلاستون إلى إحتلال مصر ،  
 ضارباً بمبادئه السياسية عرض الحائط .

✱ ✱ ✱

(1) Disraeli à lady Bradford, 1. 4. 1879; Lettres intimes, Op. Cit. p. 265.

(2) Holt, M., Op Cit, p. 244,

ثُمَّ قُلْ بَعْدَ ذَلِكَ لِدِرَاسَةِ جَانِبِ هَامٍ وَهُوَ تَطَوُّرُ مَسْأَلَةِ حَيَادِ قَنَاةِ السُّوَيْسِ  
وَمَوْقِفِ بَرِيطَانِيَا مِنْ هَذَا الْحَيَادِ . فَهِيَ لَمْ تَأَلَّ جَهْدًا فِي دِرَاسَةِ الْمَرْكَزِ الدَّوْلِيِّ لِمِصْرَ  
وَلِقَنَاةِ السُّوَيْسِ قَبْلَ الْإِقْدَامِ عَلَى الْإِحْتِلَالِ .

فَمَارَضَتْ - كَمَا سَمَرَى - مَسْأَلَةَ حَيَادِ قَنَاةِ السُّوَيْسِ لِأَنَّ ذَلِكَ يَتَعَارَضُ مَعَ  
إِجْمَاعِهَا وَتَخْطِيطِهَا لِإِحْتِلَالِ الْقَنَاةِ .

كَانَتْ مَسْأَلَةُ حَيَادِ قَنَاةِ السُّوَيْسِ مَثَارَ بَحْثٍ وَدِرَاسَةِ رِجَالِ الْفِكْرِ وَالسَّاسِيَةِ  
عَلَى مَرَّ السَّنِينَ وَحَتَّى قَبْلَ إِشْءَاءِ قَنَاةِ السُّوَيْسِ . فَفِي عَامِ ١٨٣٨ اقْتَرَحَ مَتْرَيْنِيخُ  
عَلَى مُحَمَّدٍ عَلَى فِكْرَةِ حَيَادِ الْقَنَاةِ ، فَلَمْ يَقْبَلْهَا مُحَمَّدٌ عَلَى . وَبَعْدَ ذَلِكَ بِثَلَاثِ سَنَوَاتٍ  
اقْتَرَحَ مَتْرَيْنِيخُ أَيْضًا أَنَّ تَتَضَمَّنَ مَعَاهِدَةُ لَنْدُنْ ( ١٣ يُولَايُو ١٨٤١ ) ، وَالتِّي  
ضَمِنَتْ حَيَادَ الْبَسْفَرُورِ وَالْمَرْدُنِيْلِ ، نَصًّا لَضَمَانِ حَيَادِ الْقَنَاةِ مُسْتَقْبَلًا ، إِلَّا أَنَّ تِلْكَ  
الْفِكْرَةَ دَشَلَتْ لِمَعَارَضَةِ أَنْجَلْتَرَا لَهَا (١) .

وَبَصْدُورِ عَقْدِ الْإِمْتِيَازِ الثَّانِي فِي ٥ يَنَايِرِ ١٨٥٦ جَاءَ فِي الْمَادَّةِ ١٤ مِنْهُ :  
وَنَعْنُ رَسْمِيًّا بِاسْمِنَا وَبِاسْمِ خُلَفَائِنَا أَنَّ الْقَنَاةَ الْبَحْرِيَّةَ الْكَبِيرَى مِنَ السُّوَيْسِ إِلَى  
الْعُلَيْمَةِ ( يَوْزُ سَعِيدِ ) وَالْمَرَاثِي التَّابِعَةَ لَهَا مَفْتُوحَةٌ عَلَى الدَّوَامِ بِوَصْفِهَا بِمَرَا حَايِدَا  
لِسُكْلِ سَفِينَةٍ تِجَارِيَّةٍ عَابِرَةٍ مِنْ بَحْرِ لَأْخَرِ دُونَ تَمْيِيزِ أَوْ حَرْمَانِ أَوْ تَفْضِيلِ بَيْنَ  
الْأَشْخَاصِ وَالْجَمَانِسِيَّاتِ فِي مَقَابِلِ دَفْعِ الرُّسُومِ وَمَعَ مِرَاعَاةِ الْإِظْمَةِ الَّتِي تَفْرَضُهَا  
الشَّرْكَةُ الْعَالِمِيَّةُ صَاحِبَةُ الْإِمْتِيَازِ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِاسْتِخْدَامِ الْقَنَاةِ وَلَمَحَقَاتِهَا بِشَرْطِ إِقْرَارِ  
الْبَابِ الْعَالِي لِمَا نَقْدُمُ (٢) .

(1) Halberg, Op. Cit. p. 278.

(٢) بطرس بطرس غالي ويوسف شلالة - قَنَاةُ السُّوَيْسِ وَمَشْكَلاتُهَا (١٨٥٤-١٩٥٧) ،  
الاسْكَندَرِيَّةُ - مطابعُ البَصِيرِ بِدُونِ تَاوِيخِ ص ٦ - وَرَاجِعُ أَيْضًا عَبْدُ الْبَزِيزِ الشَّنَاوِي ،  
قَنَاةُ السُّوَيْسِ وَالتَّيَّارَاتُ السِّيَاسِيَّةُ : ص ١٠٠ م ١٩١ .

واللعنى المستفاد من حييدة القنائة هنا هو منع السفن الحربية من المرور فى وقت السلم والحرب على السواء . وقد قيل فى تبرير هذا المنع أن الفكرة السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور فى القنائة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها . فلم تعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لامن قريب ولا من بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالاته كما أن هذه المادة وصفت القنائة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة فى القنائة أو حرية المرور بها . وهناك فارق كبير بين عبارة د ممر محايد ، وعبارتى : « حرية الملاحة وحرية المرور » . فحييدة القنائة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التى تحمل قوات مسلحة عبر القنائة ، بينما المرور أو حرية الملاحة فى القنائة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة . وقد تنبهت الدول إلى هذه المسألة فى إتفاقية الإستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذى جاء فى عقد الإقليم الثانى رغبة منها فى ضمان حرية المرور فى القنائة فوصفت القنائة بأنه ممر حر : « Passage Libre » ، واختفت العبارة التى وردت فى العقد وهى د ممر محايد ، (١) .

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القنائة لأن حيادها يجب أن تقرره وتضمنه نصوص إتفاقية دولية فانهز دى لسيس فرصة لإعقاد المؤتمر الدولى بباريس فى المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ ابريل ١٨٥٦ ، والذى كان مشغولا بوضع شروط الصلح عقب حرب القرم ، وطلب دى لسيس من النمسا باعتبارها دولة محايدة بين انجلترا وفرنسا فيما يختص بقناة السويس ، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون فى صلب معاهدة السلام التى يضعها مؤتمر باريس :-

١ - تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

- ٣ - لا يجوز مطاردة القبط على أى سفينة داخل القناة ،  
٣ - لا يجوز مرابطة قوة أجنبية على شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية (١) .

وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية انجلترا د كلارندون Clarendon ، وتهديده بالانسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا . فأثروا عدم تمرير المؤتمر لحزات قد تعصف به ، وإنقض مؤتمر باريس دون أن تعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس (٢) .

وفي نفس السنة اقترح مترنيخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولي يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم اتفاقية دولية دائمة لضمان حياد القناة تجنباً للصعوبات والمشاكل التي قد تنشأ مستقبلاً (٣) . كذلك يعيد دى اسيس السكرترة في ٣ مارس ١٨٦٤ ، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا (Drouyn de Lhuys) وضع فيها مبادئ أولية لمعاهدة دولية تختلف قليلاً عما سبق إقراره بمناسبة مؤتمر باريس الدولي ١٨٥٦ (٤) .

وبإفتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعاً ملحاً وعلى جانب كبير من الأهمية ، وهذا ما تعرض له المؤتمر التجاري الدولي فجاءت المادة الثانية

(1) De Lesseps, Lettres Journal, et Documents, T. i, p. 353.

(2) Hallberg, Op. Cit. pp. 149, 279., cf, El - Hefnaoui, M., Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez. p: 148.

(3) Ahmed Moussa, Essai sur Le Canal de Suez, Paris 1935. pp. 45 - 6.

(٤) عبد الله رشوان - المركز الدولي للأمة من ٢٢ .

نحضى على إعراف الدول بهذا الحياد (١) . وظلت مشكلة تحديد المركز الدولي للقناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالقسطنطينية تضمن حرية المرور في القناة .

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة في القانون الدولي . العام لم يكن للعالم سابق عهد قبل سفر القناة بالقنوات الصناعية . وإنهاء الشراح القانونيين إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب . ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لمشيت مركزها وكان أولها القرار الذي أوصى به المؤتمر التجاري الدولي ، المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنأدى بحياد قناة السويس وأن تلتزم الدول باحترام هذا الحياد (٢) .

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى ( El-Phinstone ) يطلب بعد أشهر قليلة من إفتتاح قناة السويس ( أغسطس ١٨٧٠ ) بحياد قناة السويس . ورد وزير البحرية البريطانية ( M Childers ) على العضو بقوله : « إن المجلس يستطيع الإطمئنان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقاً لما تأليه عليها المصالح البريطانية » (٣) . وهذا التحفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حياد القناة لأمر يبتته في نفسها منذ أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه . فعملت على إستخدام شتى الحيل والمسائل لمصلحتها في السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية .

(1) Halderg, Op. Cit. p 280 - 1, Douin, Op. Cit, p. 495.

(٢) أنظر ص ٤٣ - ٤٦ .

(3) Voisin - Bey., Op. Cit. T. III. pp. 159- 160

وقد تلمذ به دى اسبىس لذلك فنادى بحيايد القناة وحرية الملاحة فيها فى إتفاق دولى، حفاظاً على المصالح الفرنسية ويدفع فيها خطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أى نص من مسئول بريطانى واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حيايد القناة. ذلك لأن الحيايد لو تقرر فى إتفاق دولى قبل إحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لترددت إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر، ولوجدت الدول الموقعة على هذه المعاهدة تقف عثرة فى طريقها. وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا المبيتة للاعتماد على مصر وإحتلال قناة السويس. وإهذا عارضت فكرة حيايد القناة (١).

وإبان الحرب الفرنسية — البروسية (١٨٧٠) (٢) وقفت مصر وتركيا على الحيايد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون إستثناء وإعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها إستمرار فتح القناة لسفن المتحاربين مادامت تركيا ومصر تقفان على الحيايد، وما دامت سفن الطرفين المتحاربين ترى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة. ومن الحوادث الجديرة بالذكر آنذاك تقابل سفينتان متعاديتان — أثناء تلك الحرب فى ١٥ أغسطس ١٨٧٠ — إحداهما ألمانية والأخرى فرنسية، فى بحيرة التمساح. وكان ذلك فى يوم عيد الإمبراطور وإلمفا كان من السفينة الفرنسية إلا أن أطلقت صفارة تحية للسفينة الألمانية. وردت عليها السفينة الألمانية بتحية أحسن منها (٣).

(1) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains posés par le canal de suez. Paris 1951. p. 149.

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(3) El Hefnaoui, Op. Cit. p. 150.



وكان إحتمال مرور سفن مصحوبة بغنيمة عمل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والإستانة وباريس ، وكانت حكومة الباب العالي قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئياً بإعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور قناة السويس . وعارضت فرنسا هذا الرأي ، ولكن هذا الإشكال النظري لم يقع عملياً (١) .

وعندما أنفت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بسمارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٢ مارس ١٨٧١) (٢)؛ عندئذ أثارَت الصحافة والرأي العام الأوربي مسألة حياد قناة السويس . فذكرت صحيفة التيمز The Times في عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١ : د . . . أنه إذا كانت روسيا قد أمنت البحر الأسود ضد أي دولة أجنبية معادية ، فإن إنجلترا هي الأخرى لها الحق في ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند وإسترااليا عبر قناة السويس ضد أي دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها ، (٣) .

كذلك أورد (فوازان بك) نص المذكرة التي بعث بها لورد جرانفيل في ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثلة في الإستانة جاء فيها : « لإنجلترا المصلحة الكبرى في بقاء قناة السويس مفتوحة للملاحة للجميع ، في الوقت الذي ترغب فيه روسيا أن يصبح الدردنيل - بوابة البحر الأسود - مغلقة أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بالأغلاق القناة ، ولهذا تهتم بريطانيا بإنتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولي بالمحافظة على حرية الملاحة في القناة

(١) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقناة ص ٢٩ .

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) Voisin Bey, Op. Cit. T 3, pp. 161 - 163.

في وقت السلم والحرب، (١).

وكذلك عندما اجتمع المؤتمر الدولي للحمولة بالاستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة باسماح للسفن الحربية بالمرور في القناة . وأدعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوروبا بأسرها . ولم تنعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا في حالة حرب ، فكانت إنجلترا تحاول تلافى تقرير مبدأ حرية الملاحة للجميع (٢) .

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية في السبعينات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار في إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس ، فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية في إنجلترا Association of Chambers of commerce مسألة قناة السويس ، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا في ديسمبر ١٨٧٦ شتمتها فيه على اتخاذ اجراءات حياد قناة السويس بوضع ادارتها في يد لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى ( A joint Commission of European Powers ) ، أو أى شكل آخر نراه حكومة إنجلترا (٣) . إلا أن الكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مجلس ادارة الشركة — عارض هذه الفكرة نظراً لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة؛ خصوصاً وأن الباب العالي سوف يفض السماح للتدخل الاجنبى

(1) Ibid. pp 168 - 169.

(2) Hallberg; Op. Cit. Footnote p. 281; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(3) Lloyd, Sampson ( رئيس اتحاد الغرف التجارية ) to Derby; 12, 12, 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

فى هذا الجزء الهام فى عثاكات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى معارضة  
الحديثى نفسه لنفس السبب . وأيضاً حملة أسهم قناة السويس سيمعارضون هذا  
الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم ، وهى التى ضمنقتها نصوص  
عقد الإمتياز لسنوات .

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية « ممر محايد » منذ  
إفتتاحها ، لكل السفن التجارية ، وقد أحترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية  
للبروسية بدون تدخل من حكومة المالكه رسمياً لضمان الحياد . أما إذا خضعت  
إدارة القناة للدول الأوروبية تحت شروط معينة لضمان حيادها ، فإنه من المحتمل  
منع السفن الحربية من المرور فى القناة . وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة  
المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا (١) . ويستطرد « ستوكس » فى تقريره  
بقوله : « وطالما لنا السيادة البحرية ، فإنه بدون تعقيدات حياد القناة بالمعاهدات ،  
فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تمررها من بحر الى آخر وفى  
اللحظة التى نفتقد فيها هذه السيادة فإن الأخطار التى ستواجه سفننا التجارية  
ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة » (٢) .

كذلك تتضح معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس ، فى حديث وزير  
الخزانة لمجلس العموم البريطانى ، إبان الحرب الروسية — التركية فى جلسة ٣  
مايو ١٨٧٧ . فشرح للمجلس معنى كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم  
عبور السفن الحربية التابعة لختلف الدول فى القناة زمن الحرب . وأن بريطانيا

(1) Colonel Stokes to Derby, Chatham. 26, 12, 1876. Parl.  
P. Egypt 14 (1876). No. 53.

(2) Ibid.

لا توافق إطلاقاً على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عبر قناة السويس ، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً في اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة في قناة السويس (١) .

وفي مجلس اللوردات رد لورد دربي على سؤال أحد الأعضاء في مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ عن مسألة حياد القناة بأنه لا توجد إنفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة . وأن فرمان الإمتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام ( à toujours ) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كحمر حياد للسفن التجارية . وأضاف دربي بأنه علاوة على ذلك فإن فرمان ليست له صفة الإنفاقات الدولية . ثم شرح دربي معنى كلمة الحياد — حسبما وردت في الوثائق الدولية من وجهة نظره — بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء ، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة . وعلى هذا رأى دربي أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القناة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية . وأن هذا واجبنا الذى يجب ألا نهمله ، (٢) .

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية — التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانئ المصرية إلى ميدان القتال . وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم

(1) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(2) . . . . II n'existe aucune garantie de la neutralité du Canal par les puissances maritimes Ibid. pp. 1 - 2.

القناة في العماليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية . (١) وفي هذا الوقت تعرض الخديوي اسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام في مصر « دى فلكنس » الذي حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب الموانئ المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية . وخاف اسماعيل خـصـوصاً بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور اسطول روسي في البحر الاحمر، وضربه لـلـوانـي المصرية الواقعة على هذا البحر (٢) .

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الاتفايم المعادية لروسيا . والتي يحق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيا لها كل ما تجيزه لها قوانين العرب . ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالنـازـل عن هذا الحق الذي تخوله لها القـواعـد العامة للقانون الدولي . أو تمنع الباب العالي والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها في منطقة القناة كجزء من أقاليمها . واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور ، وخاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالي في حربه مع روسيا — كما ذكرت — واشتد الخوف أيضا من أن تسخر تركيا قنـاة السويس لخدمة أغراضها الحربية (٣) .

وفي نفس الوقت عمل الخديوي من جانبه على حماية قناة السويس في حدود

---

(1) Hallberg; Op. Cit. pp. 281 - 282.

وراجع : عبد الرحمن زكي ، أهم برقيات النجيدات العسكرية المصرية لمعاونة الدولة العثمانية ابان الحرب الروسية — التركية ١٨٧٧ - ١٨٧٨ بجلة الجمعية التاريخية المصرية ، المجلد الثالث - العدد الأول - مايو ١٩٥٠ من ١٠٣ - ١٨٤ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية من ٤٥ .

(3) El-Hefnaoui - Op. Cit. p. 151, Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suéz. Paris 1935 p. 107.

المحركات الحربية ، فيث الاتهام في مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها . كما أرسل عراقتين مدرعتين من الاسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الاتهام . كما أعد قوة حربية لأسهر على حراسة القناة وحمايتها تحت اشراف ضباط بريطانيين ، وذلك ارضاء للحكومة الانجليزية . وكان اسماعيل قد حاول قبل ذلك اقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة ، إبان الفترة التي ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالي (١٨٦١ - ١٨٧٠) ولكن الباب العالي طارض ذلك ، فأضطر الخديوى إلى عدم أتمامها (١) .

وفي أواخر ابريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطاني في ميناء بورسعيد ، فأثار بذلك مخاوف كل من اسماعيل ودي ميشيل ، — فنصل فرنسا العام في مصر — وكثرت الشائعات عن احتمال احتلال إنجلترا لمصر . وزادت مخاوف «دوق هيكاز» وزير خارجية فرنسا — على الرغم من تأكيدات دربي المتكررة له بأن إنجلترا لا تفكر في احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها ، وأن الإجراء الذي قام به الاسطول البريطاني لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح إنجلترا في الهند . ورغم ذلك فإن الرأي العام البريطاني كان متحمساً لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين (٢) .

أما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية ، فقد طلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تغلق قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة ، وتغلق في وجه كل سفينة مادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانئ المصرية والقاءة نفس

(١) محمد محمود السروجي ، مصر والمسألة الشرقية في النصف الأول من القرن ١٩

اسكندرية ١٩٦٦ — ص ٢١٠ نقل من وثائق طاهدين ( عطفة ٢٨٥ طاهدين تركي )

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ — ٤٧

المعاملة التي تلقاها في سائر موانئ الإمبراطورية العثمانية بإعتبارها سفينة  
مجاذبة (١) .

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تنفيذ الإجراءات التي تعطل  
مرور المجايدين، ونهت إلى ضرورة مراعاة احكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .  
فأوضح السلطان وجهة نظره في هذه المادة بأن امتياز عام ١٨٥٦ إنما يكمله  
ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦ ، وأن هذه المادة نصا وروحا لا تؤدي للقول بتقرير  
سيادة القناة ولا ترمى الى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة  
الناتمة وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقها الكامل في القبض على السفن الروسية التي  
تدخل منطقة القناة والموانئ المصرية (٢) .

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على الا يتربط عليها أى تعطيل لتجارة  
المجايدين . وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها،  
وأخطر ممثلى الدول فى ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالى قد قرر أن تظل القناة  
مفتوحة للسفن المجازية ومغلقة تماما فى وجه السفن الروسية طوال مدة الحرب (٣)  
وكان مركز الخديوى دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف انجلترا ومزاد الإمتياز  
الصادر عام ١٨٦٦ (٤) .

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون وقد اجتمع فى نفس السنة

( ١ ) عبد الله رشوان - المركز الدولى للقناة ص ٤١

( ٢ ) المصدر السابق نفس الصفحة

( ٣ ) المصدر السابق - ص ٤١ - ٤٢

( ٤ ) المصدر السابق - ص ٤٢

(١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولي للقناة أبان الحرب وأصدر توصياته الآتية:  
« نتمنى لصالح ملاحمة الشعوب كلها أن تهرم معاهدة دولية تضع قناة السويس،  
فى حالة الحرب ، بمعزل عن المدوان » (١).

هذا وقد اهتمز دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها ،  
فسافر الى انجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين  
فى الحكومة الانجليزية فنقابل مع اللورد دربي وشرح له المخاوف التى انتابت حمة  
الاسهم من جراء تفاقم المسألة الشرقية والاضطراب المترتب على ذلك مثل اعساقه  
الملاحمة فى قناة السويس ، وكان هدف رحلة دى لسبس الى لندن هو التوصل  
الى اتفاق مع حكومتها للمحافظة على الترتيبات العامة لحرية الملاحة فى القناة مثلبا  
كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩ (٢) . فقدم دى لسبس مذكرة الى دربي جاء فيها: وعندما  
أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة  
السويس للسفن الحربية، فان ذلك جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات  
الآخرى للوفاقية على هذا الموضوع باعتبارى رئيساً للشركة . والى تشترك  
فيها انجلترا كذلك — وبنا على ذلك أضع أمام لورد دربي مشروعاً يعبر  
ببساطة عن أفكارى الشخصية، والى اعتقد أن دوق ديكان قد وافق عليها وأيدها  
بعد مباحثاتى معه أمس (٣) . ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لإتفاقية دولية  
لحرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة

---

(1) El Hefnaoui M., Op. Cit. p. 152.

(2) Bulletin Décadaire No. 197, 12. 6. 1877.

(3) Darby to Lyons. 16. 5. 1877. Parl. P. Egypt 1 (1877).

Inclosure in No. 1.



السفن التجارية. أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات المحمية في منها من إنزال  
أى قرائع أو مراد حربية على الأراضى المصرية (١).

إلا أن لورد دربي عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها ستواجهه  
كثيراً من الاعتراضات : « Open to too many objections » . وأرسل  
دربي إلى « ليونز » ، « بيساريس » ، « بنفاسيل » اجتماعاً ، بدى لسبب وأرفق برسائله  
مشروع دى لسبب الخاص بحياد قناة السويس ، وطلب منه لإخطار دى لسبب  
بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من روسيا وتركيا ومصر بأن القناة  
لوتعرضت. لاضرار ، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف  
تتبنى بلاشك نفس الموقف البريطانى (٢).

يتضح من هذا محاولة لورد دربي طمأنة دى لسبب وصرف نظره عن مسألة حياد  
القناة .

هذا وقد نادى بعض علماء القانون بإقتراح حل وسط يوفق بين مصالح  
الجميع ، وهو إعلان « إحياد الدائم لمصر » ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن  
ينظم هذا الحياد بمقتضى إتفاق دولى حتى لا يترك أمرها لإحتكار دولة أو دولتين  
وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى إعتداء . وأن  
حياد مصر يستلزم إستقلالها التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة  
السيادة عليها وتعرض لآخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية  
تدخل مصر والقناة في نطاقها حتماً ويسوغ للدول المعادية مهاجمتها (٣).

(1) Derby to Lyons, Op. Cit. Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid No. 1.

(2) Ibid.

(٣) عبد الله رشوان - المركز الدولى لقناة السويس ونظامها ص ٣١ - ٣٢

بينما اقترح البعض لإنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها ومسافة معينة من جانبيها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه ، وتقدم عهداً كبلجيكا ، بعدم الإلتجاء لأعمال الحرب إلا في حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالإمتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين بشرط ألا تعرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة ، وتكمل بحفظ الطريق المائي في حالة جيدة ، ويصرح لها بحماية رسوم يتفق عليها . وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وبحقوقها مفتوحة لمرور جميع السفن في كل الأوقات (١) .

ولقد هاجم « ليفانج بارنج » ( لورد كرومر ) مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه مصر الحديثة . فيذكر أن السيادة لاعتقدوا في وقت ما أن حل المسألة المصرية يمكن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق . ويشترط كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلاً لمشكلة القضاية المحتملة قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر ، في حالة قيام أحدهما بإحتلال مصر . وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلجيكا ، يرى كرومر إختلاف الموقف ، فبلجيكا بلد عثماني يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بعكس مصر (٢) . وهو بذلك إنما يبرر إحتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من القوضى .

ولقد عرّى أحد الإقتصاديين الفرنسيين M. Leroy-Beaulieu في مقال له ( ٢٢ أغسطس ١٨٨٢ ) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوندي ، هو أن قناة السويس ليست فقط

(١) المرجع السابق ص ٣٢

(2) C omer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. pp. 382 - 3.

طريقة بحرية أو تجارية وإنما هي أيضاً وبمنفس الدرجة طريقاً عسكرياً *Voie militaire* ليس فقط للدولة واحدة وإنما لجميع أو ثمان دول، وأن السفينة الحربية الفرنسية والانجليزية لا تتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوئدي، على عكس قناة السويس التي تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار لأن قناة السويس تربط أوروبا بمستعمراتها في آسيا وجزر المحيط. كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يعبرون بالقناة (١)

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربي يجعل القول بأن التحييد الخاص والبسيط (*La neutralisation pure et simple*) — سواء في زمن السلم أو الحرب — مستحيل تماماً. وعلى هذا فإن الإتفاقيات الوحيدة للقناة هي التي تتعلق بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائي مفتوح على الدوام لجميع السفن الحربية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيفنى بالطبع عن مسألة إحتلال دائم للقناة.

وأكد قوله بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القناة، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس، عندما يتأكدوا من إجماع الدول على حمايتها. ثم هاجم الكاتب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها (٢).

وإبان أحداث الثورة العراقية ١٨٨٢ سارع دي لسبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تتم بحرية الملاحة بالقناة بصفة حربية إلى بورسعيد المراقبة، مؤكداً بأن حياد القناة قد أحترم في عام ١٨٧٧ إبان الحرب الروسية - التركية (٣).

(1) Voisin — Bey, Op. Cit. T. 3. pp. 191 - 192.

(2) Ibid.

(3) Delessèps to Lyons, 10.7.1882. Parl. Pap Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر — كما يذكر كرومر — لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس بإهتمام دول أوروبا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ (إنفاقية القسطنطينية) ، وفي هذه الاتفاقية أستخدمت كلمة «حياد القناة» بكلمة «حرية الملاحة في قناة السويس» (١).

---

(1) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2, p, 362;

## الفصل الثاني

### قناة السويس والموقف الدولي قبل الاحتلال

( ١٨٨١ - ١٨٨٢ )

- النشاط الدبلوماسي البريطاني لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر .
  - تطور الأحداث السياسية في مصر والتدخل الأوربي .
  - المظاهرة البحرية الانجليزية وصددها .
- قناة السويس في مؤتمر الاستانة ( ٢٣ يونيو - ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) .
  - أهداف بريطانيا في مؤتمر الاستانة .
  - مشاريع حماية قناة السويس .
  - موقف الدول الأوربية في مؤتمر الاستانة من هذه المشاريع .
  - انتهاء المؤتمر ونجاح أهداف الدبلوماسية البريطانية .



بلغت قمة النفوذ الاجنبى فى مصر بعزل الخديوى اسماعيل (١) فإزدادت الحالة الداخلية فى مصر سوءاً ، مما أدى إلى تفشى السخط والقلق لدى الشعب والجيش المصرى .

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ — التى مدد فيها عرب الخديوى — أولى بشائر الثورة على النفوذ الاجنبى فى مصر (٢) .

فسارعت انجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الاحداث للشاور فيما بينهما للتدخل فى مصر .

وكان جامبetta (٣) يؤمن بسياسة التوازن الفرنسى — الإنجليزى فى مصر إلى أقصى الحدود (٤) . وأيد فكرة التدخل العاجل فى مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية . فاقترح على انجلترا أن تقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوى توفيق مؤكدين له عطفهما وتأييدهما له ، وحشه فى نفس الوقت على تقديم وتأكيده سلطة (٥) . ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل فى حالة الضرورة وأخبره بأنه

(١) بالنسبة لزل اسماعيل، راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى - المجلد الثانى أرقام ٤٣١ ، ٤٣٤ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ .

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ وثائجهما راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى المجلد الرابع .

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك ، تولى الحكم فى ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفاً لفيرى .

(4) Gambetta à Tissot, Paris. 17 1. 1887. D. D. F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.

سينخطر لإدوارد مالت ، لكي ينسق عمله مع زميله الفرنسي (١) .  
 وكان جامبetta يهدف بإشتراك إنجلترا وفرنسا في احتلال مصر ، أن تقوم إنجلترا  
 بمحمد أساطيلها في ميناء الإسكندرية في الوقت الذي تنزل فيه فرنسا قواتها .  
 وصمم على التصدي لأي محاولة من جانب إنجلترا للإنفراد باحتلال مصر. (٢) ولم  
 ينسجامبetta نصيحة Thiers له في أحد الأيام : « مهما كانت الظروف  
 فلا تخرج من مصر » (٣) .  
 وقدمت الدولتان المذكورة المشتركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوي  
 في ٦ يناير ١٨٨٢ (٤) .  
 واستاء ممثلوا ألمانيا والنمسا وإيطاليا من هذه المذكرة ، واعتبروها موجهة  
 ضدهم . وغبروا عن سقوطهم لشريف باشا من إنفراد إنجلترا وفرنسا بالعمل  
 في مصر . وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة (٥) .

وسقطت وزارة جامبetta في ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة (٦)  
 وخلفتها وزارة فريسيانية في ١٠ فبراير ١٨٨٢ ، والذي عارض سياسة جامبetta في  
 مصر . فكان يرى قيام التنسيق بين الدول الأوروبية في المسألة المصرية ، وكان  
 بسمارك ، الذي لم تكن له مصالح سياسية في مصر أو قناة السويس ، قلقاً من

(1) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ١٧٠ - ١٧٢

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 257.

(4) Gambetta à Sienkiewiz, Paris, 7. 1. 1882. D. D F. T. 4.  
 No. 224, 226.

(٥) أحمد عبد الرحيم مصطفي - مصر والمسألة المصرية ص ١٧٥ ، ١٧٧

(٦) المرجع السابق ص ١٨٤



وقوع صدام انجليزى فرنسى . واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصر ( Diplomatic Status quo ) ورأى أن أى تدخل ، فى حالة الضرورة القصوى ، يكون بمعرفة السلطان صاحب السيادة العليا فى مصر (١) .

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الازمة المصرية ، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة ومشاكل ، فإن بسمارك على استعداد ، فى حالة الضرورة ، تركية فكرة إنتداب أوروبا للدولتين لكي تعيدا الأمن والنظام إلى مصر (٢) . وخشى بسمارك من أن يؤدي تدخل الدولتين إلى إثارة مشاكل بينهما ولأوروبا لهذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين المجموعة الأوروبية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الازمة المصرية وأيدت إيطاليا والنمسا وجهة نظره (٣) . كذلك رغب بسمارك أن يكون فريسنيه أقل عدوانية من جامبetta وأكثر ميلا إلى أوروبا فى وجهات نظره . لأنه من الضروري - من وجهة نظر بسمارك - منع هذه المشكلة التى يشبهها مشكلة « الشلويج - هولشتاين » Schleswig Holstein ، التى ستقرب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع

(1) Amphil ( سفير انجلترا ببارلين ) to Granville, 15.2.1882 Parl. P. Egypt No. 7 (1882) No. 30 Cf. D'aubigny a Gambetta, Berlin 17.1.1882, ( النائم بالأعمال الفرنسى ببارلين ) D.D.F. 1 ere Serie. T. 4. No. 26.

(2) Courcel a Freycinet, Berlin, 16. 2. 1882., D. D. F. T. 4. No 257.

(3) De Noailles ( سفير فرنسا بالامانة ) a Freycinet, 5. 5. 1882 , D. D F. T. 4. No. 308.

على أوروبا (١) .

ولكن جرانفيل وفريسنيه عارضاً فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل فى الأزمة (٢) . أما روسيا فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة فى مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنشب من تغير هذا الوضع (٣) . وخشيت فرنسا أن يودى تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى فى شئون مصر ، وكان فريسنيه — على عكس جامعها — يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكرى إذا أرغمت الأحداث إلى القيام بذلك وأن رأى العام سيمتنع أيضاً بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل (٤) .

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصرى ، بل وفق مصالح السياسة الأوربية . فدعوة إنجلترا للدول الأوربية للبرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية . فى المرة الأولى قضت على

(1) Courcel à Freycinet, 16. 2. 1882, D D F.T 4. No. 257.

مقاطعة الشلويج غالبيتها من العنصر الدنمركى ، والمواشيتين من الألمان . وكانت شلويج تحت حكم ملك الدانمرك ، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالى الألمانى . غزت ألمانيا ١٨٤٨ وكانت سبباً للمشاكل لدول أوروبا من تاريخ المقاطعين راجع : Taylor, OP. Cit. pp. 38, 40 - 42, 166.

(2) Freycinet à Lacour (سفير فرنسا بلندن) 3. 2. 1882, D D.F.T. 4. No. 248.

(3) Granville to Wyndham, F. O 4. 10, 1881, Parl. P. Egypt 3 (88) No. 59.

(4) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T. ii. p. 228.

امبراطورية محمد علي . أما هذه المرة فقد تحدثت أوروبا القومية المصرية وأحتلت القوات الانجليزية مصر والقناة في النهاية (١) .

واقترح جرانفيل ( في ٢٣ ابريل ١٨٨٢ ) لحل المسألة المصرية ، إرسال ثلاثة جفرالات إلى مصر ، تركي وفرنسي وانجليزي ، يكون فيها الجنرال التركي محولا سلطة قوية ولسكنها مقيدة بموافقة زميلية الانجليزي والفرنسي ، ولسكن الحكومة الفرنسية وفضت هذا الاقتراح (٢) .

واتخذت انجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء النواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوي والعرايين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لاندخاها في مصر (٣) . امذا وافقتا في ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم في مصر لإسقاط الوزارة وحماية الاوربيين . فبعثت كل من انجلترا وفرنسا بست سفن حربية خفيفة بالدرجة التي تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية وعلاوة على ذلك ، بعثت كل منها بسفينة حربية خفيفة الى السويس (٤) . وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها في ٢٠ مايو ١٨٨٢ . وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت الى الضباط الموجودين بعدن أمراً بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٩١ .

(2) Freycinet, 2444.1882, D.D.F.T. (سفير فرنسا بلندن) Tissot

4. No. 302 - 303; Cf, Dilke, Op. Cit. Vol. p. 457.

(٣) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسي الإنجليزي في كتاب محمد فؤاد شكرى ،

مصر والسودان ص ٢٠٨ ٢١٤

(4) Freycinet à Tissot, 12. 5. 1882, D. D. F. T. 4. No. 316.,

Tissot à Freycinet, Op. Cit. No. 318.

وطلبت منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض (١).

وفي الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التي توجهت إلى مصر ، لم تكن تهدف الاسكندرية ، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تثير الدول الأوروبية ضدها . ولأن موضوع قناة السويس حساس وبهم الدول الأوروبية كلها . هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الثوار وتأييد سلطة الخديوي .

وتوضح تلك الحقيقة من تقرير بعث به Tissot — سفير فرنسا بلندن — إلى فريسينيه في ٢٠ يونيو ١٨٨٢ ذكر فيه : « أنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطاني سيقترح علينا خلال يومين أو ثلاثة إحتلال قناة السويس . وأنه تجرى التجهيزات وإتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وعدن ، (٢) .

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب الاستانة كما إستاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذي إتخذته إنجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً . وأصرت على إتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الإيطاليين . لهذا تم حشد الأسطول الإيطالي في مسينا Messina لحماية الرعايا الإيطاليين وأعلنت الحكومة الإيطالية أن قوة بحرية إيطالية على استعداد للعمل ورأى جرانفيل أن تدخل إيطاليا من شأنه تعقيد الموقف واستنكر بسمارك التدخل الانجليزي الفرنسي في مصر . (٣)

---

(1) Parl. P. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(2) Tissot à Freycinet, 20. 6. 1882, D. D. F. T. 4 No. 402.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٢٠٨ - ٢٠٩

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالإسكندرية قد إنتابها الفرع نتيجة الأحداث الجارية وأهم ينظمون وسائل للدفاع الذاتي Self-defence في حالة نشوب الاضطرابات ومهاجمتهم . وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجاين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة كذلك أرسلت سفينتين حربييتين الإسكندرية (١)

وتنهت إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلها للدول الكبرى الأخرى ، فأقترح جرانفيل على فريسنيه إرسال « منشور برقي » للدول لتبرير إرسال سفنها إلى مصر ، متعللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة . وأن الخطر كان يهدد رغباها للدرجة كان من الشدة ، بحيث لم تتح لها الفرصة بالتباحث مع الدول الأخرى التي يعينها الأمر . وأنها ذهبا للحفاظ على المصالح الأوروبية في مصر دون تمييز بين جنسية وأخرى . ودعوة السلطان بأن يهيئ جنوداً لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة ، إلا أن فريسنيه عارض هذه الفكرة (٢)

وازداد تدخل إنجلترا وفرنسا في شئون مصر ، وازداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهور الثلاثة (مايو - يونية - يولية) فاستقالت وزارة البارودي واشتدت الأزمة وتناوبت الأحداث وأدت إلى ما يسمى بمذبحة ١١ يونية ١٨٨٢ فاتخذ فريسنيه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعميل بعقد مؤتمر بالإستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية . وفسرت صحف برلين وبطرسبورج دعوة الدولتين الغريبتين إلى انعقاد المؤتمر بأن معناه فشلها

(1) Ford (سفير إنجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19. 5. 1882, Parl P. Egypt 8 (1882) No 84.

(2) Freycint à Tissot, 24 5.1882, D.D.F.T. 4. No, 337, 342.

العام في حل المسألة المصرية دون اللجوء الى القوة. (١)

ولكن السياسة البريطانية في حقيقة الامر كانت تحرص على عدم تدويل الازمة المصرية حتى تاتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للإنفراد بالتدخل دون غيرها. وكان من مصلحة بريطانيا أن تتفاهم الاحداث في مصر لتجد المبرر للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت في سبيل ذلك كل الحيل ، فهي التي كانت وراء أحداث ١١ يونية .

وفي هذا الوقت اشتدت حماسة الرأي العام البريطاني للفتح والاستعمار بتأثير زعماء حزب المحافظين والكتاب الإستهاريين أمثال: شارلوديك وغيره . وكادت هذه الإنجاعات الإستهارية أن تؤدي إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء - في يوليو ١٨٨٢ بسبب للمشاكلتين المصرية والإيرلندية (٢)

وعلى أى حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة تردد كل من فريسنيه والباب العالي؛ وضربت كل منها بالآخر حتى تناح لها فرصة الإنفراد بالعمل في مصر. ففرنسا عارضت التدخل التركي ؛ والباب العالي تردد في العمل ، وإنجلترا تضع الشروط والقيود للتدخل التركي — كما سنرى فيما بعد — بشكل لا تقبله تركيا ، وأخذت إنجلترا تدفع الاحداث دفعا نحو الوصول إلى غايتها المنشودة ، وهي إحتلالها لقناة السويس . وكانت إنجلترا وراء جميع الاحداث التي جرت خلال الفترة ( من مايو إلى أغسطس ١٨٨٢ ) حتى تحقق لها الهدف المنشود.

(1) Lyons to Granville, 30. 5. 1882, Parl. P. Egypt 8 ( 1882 )  
No 137.

(2) Gwynn & Tuckwell, Op. Cit, p. 461.

وتحمّس لورد جرانفيل لعقد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية ، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى ( ١٣ يونية ) عن مذبحة الاسكندرية واتخذت بريطانيا هذا المؤتمر ستاراً تخفى وراءه نواياها الحقيقية والى تتمثل فى المقام الاول فى إحتلال قناة السويس . لهذا اتخذت بريطانيا من أحداث ( ١١ يونية ) بالاسكندرية ذريعة لحل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر .

وقد تبغى فريسنيه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الازمة المصرية ، وعرضه على الحكومة الإنجليزية . وأتممها أنه فى حالة موافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوربية . ووافى جرانفيل فى ٣١ مايو على إقتراح فريسنيه وأرسل بذلك منشوراً إلى الدول الأوربية بإقتراح عقد المؤتمر بالإستانة . (١) ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر (٢) بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة انعقاد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية . (٣)

وبناء على إقتراح « مانشىنى » Mancini — وزير خارجية إيطاليا — وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونية بدار السفارة الإيطالية بالإستانة ورأسه كورتى — سفير إيطاليا بالإستانة — بإعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة (٤)

(1) Freycinet à Tissot, 30/31 Mai 1882 D.D.F.T 4. No 355 357, 359, 361.

(2) D.D.F.T. 4. No. 365, 375, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣) أحمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٢٢

(٤) محمد مصطفى صفوت — الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ٤٨ ، عهد الرحمن

الراعى — الثورة المرابية ص ٣١٥ .

ونجحت الدبلوماسية البريطانية في توسيع شقة الخلاف بين الخديوى وعراقي لتجد ما تنذرع به ، والحرص على استمرار الأزمـة وتصعيدها لتقنع حكومات أوروبا والرأى العام الإنجليزى بضرورة هذه الأزمـة على أرواح الرعايا الأوربيين والمصالح الأوربية .

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة « فرسينيه » بعقد مؤتمر دولى أوربى لبحث الأزمـة ، نجد السياسة البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسية أهمها :

١ - إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمـة المصرية عسـورة فى أمر الخلاف الناشب بين الحرب الوطنى والخديوى .  
٢ - حددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع فى مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت ترككيا أو سؤقت فى التنفيذ فن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعلية . بينما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجـية منذ عام مـضى لإحتلال قناة السويس وهى تستعد لتنفيذ هذه الخطة .

٣ - حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمـة لتجسد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس (١) .

بدأ مؤتمر الاستانة جلساته فى ٢٣ يونية واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢

(١) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس و مؤتمر الاستانة ص ١٢٣ - ١٢٤ .  
وهى رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث من جامعة الدول العربية (مهد البحوث والدراسات العربية ١٩٧١) وتم نشرها بالهيئة العامة للكتاب ١٩٧٨ بإسم (قناة السويس فى العلاقات الدولية ١٨٦٩ - ١٨٨٣) وبنفس مضمون الرسالة .



وقبلت الحكومة البريطانية الإشتراك في المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوروبي ، في الوقت الذي اتخذته فيه المؤتمر ستاراً لتخفي فيه حقيقة نواياها العدوانية . واشتركت في المؤتمر بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا ، وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأسبانيا وهولندا والولايات المتحدة الإشتراك في المؤتمر ولكنها لم توفق (١) . ومؤتمر الاستانة في الحقيقة ما هو إلا مائدة أئتمر حولها مندوبو هذه الدول للحيلولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى (٢) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء في الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه ، هو اقتراح فريسنيه — والذي وافق عليه جرانفيل — هو ميثاق النزاهة « أو » ميثاق انتفاء الغرض الشخصي : ( Le protocole de désintéressement ) ، والذي يقضى بعدم إفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى أثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مسع التحفظ في حالة الظروف القهرية Force majeure مثل حماية أرواح الأهالي (٣) .

وفي ذلك المؤتمر تعددت الأهواء وكثرت الشيع ، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت . وظهرت السياسة الأوروبية مغطاه بأغطية رقيقة ، ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تلبس سوى المصالح الذاتية بعد أن

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٣٩ .

(٢) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ٥ .

(3) De Nouilles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freyciret, 25. 6. 1882, D.D.F. Tlsre. Perie. T. 4, No 409, 411., Cf, Parl. P. Egypt 7 (1882) No, 28.

نابت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصالحه أوروبا جماء دون تمييز . (١)

وفي الواقع كانت انجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلا بالمسألة المصرية ، وعلى وعى تام بالأحداث في مصر . أما مندوبى الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث في مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيدة التى قررت ألا تنقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يتمخض عنه جدول النظرى أو بما يصدره من قرارات قد تخالف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بإنشاط وهدوء على تنفيذ خطتها ورعاية مصالحها في الوقت المناسب عندما توافيها الفرصة (٢) .

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول في شروط هذا التدخل وحدوده ، واستفادت انجلترا من هذا البطء في تدخلها المفرد . وومنع المؤتمر في جاسته الثامنة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتيانها التى سبق أن نالها بموجب القرارات والمعاهدات ، وإخضاع الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخديوى ، وأن تكون مدة إقامة الجيش ثلاثة أشهر في مصر إلا اذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوروبية للعظمى .

وقدم مندوباً لإنجلترا وفرنسا للتوتمراً اقتراحاً بتفويضها للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسنيه على ذلك في ١٩ يوليو ١٨٨٢ (٣) .

---

(١) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ .

(٢) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦٩ - ٧٠ .

(3) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. i. p. 232.

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسينيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم لمؤتمر الاستانة لتفويضها بالدفاع عن قناة السويس (١) .

ويلاحظ أنه منذ انعقاد مؤتمر الاستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية ( من ٢٤ يونية إلى ١٠ يوليو ) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس ، ولكن فريسينيه رفض ذلك (٢) . ويتضح مدى تردد فريسينيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس ، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها : « أنه لا يرفض رفضاً باتاً الاشتراك فى حماية قناة السويس . ولكنه يتفق مع إنجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس (٣) . وتبدو خطط الحكومة البريطانية بوضوح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيلسو — سفير فرنسا بلندن — فى ٨ يوليو إلى فريسينيه فقد ذكر : « أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حالياً اقتراحاً جديداً متعلقاً بقناة السويس ، بأن تقوم إنجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح المؤتمر يسمح لهما بإرسال بعثة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس » (٤) وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه

(1) Freycinet à Vissot, Paris, 16. 7. 1882, D. D. F. T. 4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) No. 368.

( راجع نص الاقتراح بالوثيقة المذكورة )

(2) D. D. F. 1 ère Série. T. 4. Nos. 416, 422; 428.

(3) Freycinet à Tissot, 6. 7. : 1882, D. D. F. 1 ère serie. T. 4. No. 428.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 8. 7. 1882, D. D. F. Op. Cit. No. 434.

جلاد سئون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييداً لتدخل المؤتمر في مسألة قناة السويس (١).

وفي جلسة ١٩ يوليو أثار البريطانيون موضوع الخطر الذي يهدد قناة السويس من جانب العربيين بعد ضرب الاسكندرية، وأنهم يعتمدون تعطيل الملاحة في قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى يخطر يهدد الملاحة بها (٢).

وفي الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكي على الاخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية. فوجد بوشيب سيمور (٣) يبعث برسالة يخبر الحكومة البريطانية في ٢٣ يونيو ١٨٨٢ : « بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة ملوثة لتنجسها بالقناة في المنطقة ما بين بورسعيد والاسماعيلية وأهم (أى المصريين) يزرون القيام بعمليات في القناة من تجاه دمياط » (٤).

وكذلك نجد جرانفيل يبعث لفرنسا باقتراح : « لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عرابي » (٥).

(1) Ibid.

(2) Duffrin to Granville, Therapia, 19.7.1882, Parl. P. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٣) قائد الاطول البريطاني المتواجد بالاسكندرية .

(4) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admiralty, 23.6.1882, No. 6.

(5) D'Aunay ( سفير فرنسا بلندن ) à Freycinet, Lord. 20 7.1882, D. D. F. T. 4<sup>e</sup> Mo, 466.

وكان هذا الخوف كله مفتعلا من بجانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة ، فلم  
تسكن هناك قوات لبراني في منطقة قناة السويس — كما سترى فيما بعد — وأنه  
لم يفكر جدياً في سد قناة السويس إلا بعد قيام إنجلترا باحتلال الاسماعيلية في  
٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الاستانة إعطائهم مهلة لاخذ رأى حكوماتهم  
في الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس . (١) وبعد استشارة حكوماتهم رفضوا  
المشروع ( الانجليزى — الفرنسى ) ففي اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل  
كورسيل ( سفير فرنسا ببرلين ) مع هاتزفيلد ( وزير خارجية ألمانيا ) وجرى  
بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس . فعبر هاتزفيلد عن وجهة نظره  
بأن التفويض المخول لمؤتمر الاستانة هو أن يقوم بإعداد بعض المقترحات  
وتقديمها للسلطان بإعتباره صاحب السيادة على مصر ، والتوصل إلى اتفاق بين  
السلطان وأوروبا . وقد انضمت ألمانيا للمؤتمر على أساس هذا المبدأ والذي التزم  
به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتزفيلد أن مشروع حماية قناة السويس  
هذا إنما يدخل ضمن المسألة الهامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحاول كورسيل  
أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لسبق الأخطار المسلم بها والى على وشك  
الوقوع بالقناة (٢) .

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معينة بمسؤولية حماية قناة السويس وذكر

(1) D<sup>e</sup> Noailles à Freycinet, 19 7. 882, D.D.F. 1 ère Serie.  
T, 4 No. 460.

(2) Courcel à Freycinet, Berlin 20 7 1882 D. D. F. 1 ère  
T 4 No. 463

هانز فيلد لجكوسيل أن حكومات كثيرة أبدت استياءها أيضاً لمسألة الانتداب  
الأوروبي للدولتين وأبدى هانز فيلد ، إهتمامه بالافتراضات التركية (١) .  
كما رأت حكومة النمسا والمجر نفس الرأي ، واعتبرت مجرد وجود دولة أجنبية  
في مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزاً لها وإحلالاً بالتوازن الدولي (٢) .  
كما رفضت ألمانيا والروسيا الموافقة على التفويض باعتبار أن الهدف الأساسي  
للمؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا . كما رأت هذه الدول أن سلامة قناة السويس  
أمر يهم الدول جميعاً على قدم المساواة (٣) .

بدأ البرلمان الفرنسي في ١٨ يوليو مناقشة موضوع التدخل في المسألة  
المصرية ، ووافق مجلس النواب في اليوم التالي على الاعتمادات البحرية اللازمة  
بأغلبية ٢٧٤ صوتاً ، ولكن حين انتقل البرلمان الفرنسي إلى مناقشة الجانب  
العسكري للتدخل اتضح عدم ميل الحكومة لذلك . فتقدم كان رئيس الجمهورية  
وزير الحربية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية ، لذلك اتصل  
فريسينيه بلندن في ٢٣ يوليو وأبلغه بالآتي : —

١ — ترى الحكومة الفرنسية أن حماية قناة السويس يمكن ضمانها عن طريق  
إحتلال بعض النقاط الواقعة عليها ( نقطة أو نقطتين ) فيما يتعلق بالحكومة  
الفرنسية ( بطول القناة وأنه بإمكان ٢٠٠٠ رجل القيام بهذا العمل فيما يتعلق  
بكل نقطة .

٢ — أن الحكومة الفرنسية شديدة التصميم على فصل مسألة حماية القناة

---

(1) Courcel à Freycinet, Berlin. 21. 7. 1882, D.D.T. 1 ère  
série T. 4. No; 467.

(2) Freycinet, Souvenirs, Op Cit. T. i p, 332.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٠ .

عن التدخل بمعنى التكلفة ، وأنها ستلتزم في تصرفها بما تراه ضرورياً بالنسبة للهدف الأول .

٣ — ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات في داخل مصر ، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر . وفي حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها ان تعتمد على عواذرة فرنسا .

٤ — لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار اليها طالما أن القناة لم تتعرض لتهديد مباشر ولم يقطع المصريون المياه العذبة . وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قررت الحكومة الانجليزية ذلك (١) .

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلاستون في التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس . وكان فريسنيه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الإنجليز للاسكندرية واحتلالهم لها . وكان جامتا (٢) ينادى دائماً بضرورة التعاون مع إنجلترا في كل مسائل البحر المتوسط . فقد ذكر في البرلمان الفرنسي (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) إبان مناقشة الإعاءات الخاصة بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس : « عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوروبا الى كثرة الكلام عنها اليوم ، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما ، منذ عشر سنوات ، مسؤولية السياسة الغربية . واسمحوا لي أن أعل أن لا توجد سياسة أوربية أخرى نستطيع أن نلتصق العون منها لمراجعة

(1) Freycinet à D'Aunay; Paris. 23 7. 1882. D. D. F. 1. ère série T. 4. No. 410.

(٢) زعيم الجمهوريين في فرنسا .

أثر الإحتلالات التي يخفيها المستقبل عنا. . . وأن الأمر الذي يفرض بمحالفته الانجليز والتعاون معهم في حوض البحر المتوسط وفي مصر هو في الواقع الأمر الذي أخشاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطربنا إلى أن نترك لهم باستمرار مناطق من الأرض والأمار والممرات يتفردون بالإنتفاع بها. ولكن في الحياة حقوق وفي التجارة حقوق بقدر ما للإنجليز ، فلم لا نشاركهم ، (١) .

وقد انتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسي على الإعتماد الذي طلبه فريسنيه بشرط إستغلاله في جعل الاسعازل مستعداً للقيام فوراً بأعمال حربية في منطقة القناة (٢) .

وكان فريسنيه لا يريد ترك إنجلترا تعمل وحدها في القناة ففي جلسة ٢٥ يرايو في البرلمان الفرنسي طلب رئيس الحكومة إعتماداً جديداً قدره ٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك ، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قناة السويس (٣) وأوضح للبرلمان الخطة التي إتفق عليها بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا بالأعمال الحربية في مصر وتكتفي فرنسا بإحتلال غرب القناة ( الجانب الأفريقي للقناة ) Le rive african du Canal على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق بحيث تدخل الزقازيق في المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة . وأشار في خطابه إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التي تعترض هذا الإحتلال وأنه لا بد من الحصول على تفويض من دول أوروبا ، وأضاف : أن حماية القناة عمل مادي بسيط ولا يثير متاعب سياسية ، والمطلوب فيه مصالح متساوية وهذه الحماية

(1) Roux. C, Op. Cit. T. ii, p. 75.

(2) Roux, Op. Cit. p. 76.

(3) Freycinet à De Vorges,; Paris ; 26.7.1882: D.D.F. 1 ère Série T. 4. No. 476.



لا تعد تهديداً للسلام العالمى. ومن الخطأ القول بأنها وسيلة للتدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا، والمحافظة على سلامة بواخترنا فى القناة كما يقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الاسلامى بمظهر المتخاذل. فى الوقت الذى تحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر. (١)

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر وأنه ان يترتب عليه مشاكل دولية. وحث البرلمان على ألا يترك الفرصة لإنجلترا لى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى. وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندي لإحتلال بعض نقاط فى القطاع الشمالى من قناة السويس. (٢)

وكانت الحكومة البريطانية، التى درجت على اتباع سياسة القيام بإتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت، قد تقدمت للحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو د برونوكول، يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه: «لما كانت حكومتنا لإنجلترا وفرنسا فى حالة أى خطر مفاجئ وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر، فقد إتفقتا على أن يضعوا النصوص الخاصة بالعمل المشترك أساساً على «ميثاق إتقاء الفرض الشخصى» المصدق عليه من سفيريهما فى ٢٥ يونية والذى أقر فيه بعدم العمل على الحصول على مزايا إقليمية أو غيرها قد لا نستطيع أى دولة الحصول عليها. ويجب أن يعملوا معاً وباتفاق تام كل من الأدميرال البريطانى «سيمور» والأدميرال الفرنسى «كونوراد» بهدف لإحتلال قناة السويس بالشروط الآتية: —

(1) Roux C., Op Cit, T. ii. pp. 76- 77,

(2) Hallberg Op. Cit. p. 262.

- ١ — تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الاسماعيلية وبورسعيد.
  - ٢ — أما القوات البريطانية فتحمل باقى منطقة قناة السويس.
  - ٣ — تسيطر القوات الفرنسية على بورسعيد والقنطرة .
  - ٤ — تسيطر القوات البريطانية على الاسماعيلية والسويس.
  - ٥ — تنضم القوات البريطانية الى القوات الفرنسية إذا تطلب الامر ذلك.
  - ٦ — تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات للبريطانية ، أيما كان موقع هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الإنتهاء من هذه العمليات العسكرية . وترك داليونز ، الاتفاق مع «فريسينيه» على الصيغة النهائية التى يمكن بعدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية . (١)
- ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبي من القناة متضمنة الاسماعيلية ، لأنها قد وضعت خططها الإستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية الى القاهرة عن طريق الاسماعيلية .
- وإمعاناً فى زيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسينيه أن الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكرياً ، فأعتبر فريسينيه هذا تدخلاً ثنائياً من الدولتين دون حكومته (١)
- ثم قدمت بريطانيا إقتراحاً خامساً للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه : « نظراً

(1) Lord Lyons à Freycinet, Paris, 26 7.1882, D.D.F. 1 ère serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

( أوردت الوثائق الفرنسية النصين الانجائى والفرنسى )

(2) Lyons to Granville., 28 7.1882. Parl. P; No. 476.

لازدياد تهديد القناة بالاختطاف وتوقف الملاحة. ترى الحكومة البريطانية الاحتفاظ لنفسها بحرية العمل الذي جعلته الاحداث أمراً ضرورياً وألححت بريطانيا في إقتراحها مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات في هذه المسألة. ولم تطلب موافقته (أي المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحفظت لنفسها بحرية العمل في هذه المسألة نظراً لما تنميه عليها الاحداث (١). كذلك أخطرت إنجلترا برلين ، أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفناً حربية أثناء عبورها القناة. وأصدرت الحكومة الألمانية هي الأخرى أوامرها إلى إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الألمانية التي تعبر القناة. (٢)

هذا وقد استمر البرلمان الفرنسي في مناقشة مسألة التدخل ؛ ففي جلسة ٢٩ يوليو ، بين فريسييه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلي ، وإنما غايةها حماية القناة. وأنه لا تدخل للسياسة في ذلك ، فكل الدول لها نفس المصالح في حماية القناة. وأوضح أن حماية القناة لا تؤدي إلى التدخل الحربي ، وأن غاية فرنسا من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا ؛ ظهر الضعف أمام الشعوب الإسلامية. وتساءل فريسييه في البرلمان الفرنسي : « هل نترك صديقتنا وحليفتنا إنجلترا في مشاكل التدخل ، بينما نطلب منا أن يشارك علينا عليهم على ضفاف القناة ؟ » : —

« allons-nous laisser notre amie , notre alliée l'Angleterre seule aux prises avec les difficultés de l'intervention, alors qu'elle nous demande de montrer notre drapeau à côté du sien sur le Canal ? »

(1) Granville to Dufferin, 28., 28.7. 1882, Parl. P. Op. Cit, No. 478.

(2) De Courcel à Freycinet; 28, 7. 1882. D. D. F. T. 4, No. 484.

« في لم تطلب دعمنا المادى ، لأنها ليست فى حاجة إليه لكى تسحق الثورة ، فهمى  
تطلب فقط تأييدنا المعنوى » (١)

ورد كليمنصو ( Clémenceau ) على خطاب فريسييه فى البرلمان بأنه  
لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة ، وأن حماية القناة لا يكون بإحتلال القناة  
وإنما بإحتلال القاهرة . وهذا هو سر تدخل إنجلترا ولا يمكن لفرنسا تعقب  
آثار إنجلترا ، وليس من دواعى لأن تقوم فرنسا بحماية القناة لعمى ظهر الإنجليز (٢)  
كذلك ذكر كليمنصو فى مهاجمته لفريسييه أن هناك خطراً لا يفجار شديد  
لأوربا . ثم تسأل هل من الخير لفرنسا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوربا ؟  
أم أن تكون فرنسا مع أوربا التى تدعى بنصيبها الشرعى على أرض مصر ؟  
ورأى أنه خير لفرنسا الإحتفاظ بقواتها فى أوربا المغطاة بالجنود (٣)  
ويوضح فريسييه جو المجلس والروح التى سيطرت على البرلمان فى مذكراته  
بقوله : « كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يخيم عليها كآبة أحداث عام ١٨٧٠ /  
١٨٧١ ، وإنذار عام ١٨٧٠ كان مازال متسلطاً على الأذهان ، وكانت القلوب  
ترتعش خوفاً على وجود وحياة الوطن ، وكانت أقلية ترى فى هذا العمل جريمة  
قومية (٤) » .

وفى تلك الآونة راجت الشائعات فى فرنسا بأن ألمانيا ترغب فى ضرب  
الفرنسيين بالإنجليز . لهذا امتزج الخوف من ألمانيا بالغضب من محاولة بسمارك  
سند وزارة فريسييه حتى يحول بذلك دون عودة جامعتها إلى الحكم . فعندما

(1) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. 2. p. 237.

(٢) محمد صغوث - إنجلترا وقناة السويس ص ٨٥ .

(3) Freycinet, souvenirs, T. I. Op. Cit. p. 238.

(4) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 - 5.

وصلت الأنباء إلى فرنسا ، بأن مؤتمر الاستانة رفض إصدار تفويض لإنجلترا  
وفرنسا بالتدخل في مصر ، سقطت الحكومة أمام إضمار الفريقين المنظرين في  
مجلس النواب بمساندة أكثر القمات المعتدلة تحفظاً ، ويرجع سقوط فرسنيه إلى  
أن سياسته الخاصة يجعل التدخل الفرنسي قاصراً على حماية قناة السويس قد  
أغضبت عدداً كبيراً من النواب ، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبأوا  
بإحتمال ترك فرنسا تحرس القناة ، في الوقت الذي تحارب فيه إنجلترا في الداخل  
بقصد إحراز بعض المكاسب لمصالحها . أما الفريق الذي كان يرغب في تجنب  
فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدي قيامها بحماية القناة إلى زجها في  
مزيد من التدخل . أما دعاة الانتقام ( *révanche* ) لهم زائم الحرب السبعينية  
فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها في الداخل وتواصل خطة الانتعاش  
وتعمل على إعادة بناء جيشها (١) ، وهكذا رفض البرلمان الفرنسي طلب الحكومة  
بأغلبية ٥٥ صوتاً ضد ٧٥ وسقطت حكومة فرسنيه (٢) بعد أن ندد المعارضون  
برأى الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأى عمل حربي أو مغامرة خارجية  
وبذلك انتصرت فكرة احتفاظ فرنسا بكل قواتها في أوروبا لحماية مصالحها  
الحقيقية ، وأن ترفض كل رأى يرمى إلى التوسع الخارجي أو الاستعمار (٣) .  
ويذكر جوش « Gooch » ( أحد أسانذة التاريخ الأوربي ) بأن تصويت  
مجلس النواب الفرنسي كان بمثابة منح مصر لإنجلترا . فكان يرى أن ذلك نتيجة

(1) Kamel - Sayed, La confrence de Constantinople et la question d'Egypte 1882, Paris. 1918, p. 280.

(2) Lyons to Granville, Baris 29. 7. 1882. pp. Egypt 17(1882)  
No 496

(3) Roux J. C; Op. Cit, T ii. p. 78.

الخوف من أن يكون بسمارك ينصب النخاح لفرنسا (١). وفي اليوم التالي ٣٠ يوليو — أحبرد البرنس هو هتلوه ، سفير المانيا بباريس — فريسنيه ، أن برلين على استعداد لاقتراح حماية جماعية للقناة وفي ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى (٢) . ويعلق فريسنيه في مذكراته ، أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلته بيوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته ، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل في المسألة المصرية ، بقوله : « إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية . فالمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضعيفة . كذلك الاسطول الروسي ضعيف نسبياً . بعكس إنجلترا فكانت سيدة البحار ، وتستطيع إرسال قواتها لأي منطقة من العالم . وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فشكل تركيز الجنود في الألاس والورين ، (٣) .

أما في إنجلترا فقد وافق البرلمان البريطاني ، في جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢ ، على اعتماد مبلغ ٢٠٣ مليون جنيه استرليني ( تكاليف الحملة على مصر ) بأغلبية ٢٧٧ صوتاً ضد ٢١ صوت (٤) . ويذكر جلادستون في تيريره لطلب الغرض من البرلمان البريطاني ، أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة

(1) Gooch, G. P., History of Modern Europe 1878 - 1919.

p. 55.

(2) Freycinet, Souvenirs, T. ii, pp 239 - 240.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 262; Cf. Marlow, Gromer in Egypt. p. 67.

الفوضى في مصر ، (١) . ويطلب فريسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية بأن المبلغ الذى طلبه ٥٧ مليون فرنك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٥٧٥ مليون فرنك ، وأن المبلغ الذى طلبه كان مخصصاً فقط للدفاع عن قناة السويس ، فى الوقت الذى كانت جاراته تجهز للتدخل العسكرى فى مصر . (٢)

وبسقوط فريسنيه ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) خلا الجو لإنجلترا لتعمل منفردة باحتلال قناة السويس ، ولم يكن أمامها من منافس سوى إيطاليا فى البحر المتوسط والى لها مصالح فى القناة ومصر . وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكرك « Duclerc » اتبعت سياسة مقابلة لسياسة فريسنيه .

ويذكر كامبون فى رسالته إلى زوجته أن فريسنيه سبى الحظ (٣) :

« Ce Freycinet est néfaste » ، وانتهزت إنجلترا الفرصة وأرسلت ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) إنذاراً للباب العالى ، بأن إنجلترا تعتبر نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر . وانها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر ، إلا إذا أعلنت تركيا عصيان عرابى . وكان جرانفيل قد أبقى « لادميرال سيمور » فى ٢٤ يوليو للحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة . وقد كتب الخديوى التصريح المطلوب فى ٣١ يوليو ونصه :

« منحناكم التصريح باحتلال كل النقاط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس ، لضمان حرية الملاحة فى القناة ولحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى

(1) Marlowe, Op. Cit. 67.

(2) Freycinet, Op. Cit. p. 233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(3) Paul Cambon Correspondences, Paris 1940. T. I. p. 179.

وللقضاء على كل قوة لا تقر سلطتي ، (١) .

وبعد أن فشلت إنجلترا في الحصول على تأييد فرنسا انتهجت إلى إيطاليا التي كانت لها مصالح في حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع إنجلترا (٢) . ولم تفتح بريطانيا بطبيعة الحال لموقف إيطاليا هذا بل اغتبطت له ، فقد انسمحت الدولة الثانية في منطقة الصراع ببعض اختيارها تماماً كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحاً أمامها لكي تضع يديها عليه . ولقد سر جرانفيل لرفض إيطاليا للعرض البريطاني فقد كان يخشى أن يؤدي الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها (٣) .

وبالنسبة لموقف ألمانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض إنجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس ، معتقداً أن هذا سيؤدي إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوروبية والدولة الإسلامية (٤) . هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الألمانية في موضوع حماية قناة السويس ، بين له المستشار الألماني بسمارك أنه لا يزال يعتقد أن السلطان العثماني هو وحده صاحب الحق الأول في حماية القناة والإشراف عليها .  
« La Porte, Comme Puissance territoriale serait appelée en premiere lieu à garantir la surete du Canal de

(1) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. p. 79.

(2) Paget to Granville., Rome. 31. 7. 1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 515.

(3) Gooch., Op. Cit. p. 56.

(4) Granville to J. Walsham, 21, 7. 1882. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.



• (١) Suez, si le service de Canal venait à être menacé .  
 فهى جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راغباً فى إلقاء هذه المهمة ، كان على  
 الدول الأخرى أن تعمل، فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية  
 ان تتحمل أية مسؤولية عن هذا العمل أو عن الإجراءات التى قد تتخذ . كذلك  
 ان توافق ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة ، ولن توافق على فسخة  
 انتداب دولة أو دولتين لإلقاء بحماية قناة السويس . فكان بسمارك يرى أن  
 تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية فى اتخاذ تدابير بوليسية بحرية  
 لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك . (٢)

وقد شاركت حكومات النمسا وإيطاليا والروسيا بسمارك رأيه . فقد  
 إعتبرت على مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضاً بأن تعمل بمطلق حريتها فى  
 قناة السويس ، لأن فى ذلك مسؤولية غير محدودة ، واحتمال عدم انسحابها ،  
 وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسؤوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر .  
 وقد أغضب ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمراً يقوم على سوء  
 التفاهم (٣) .

وصرح دوفرين : « بأنه إذا لم توافق مجموعة دول شمال أوروبا على منحنا هذا

---

(1) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris. 27.7.1882.  
 D. D. F. T. IV. No. 482; 484.

(2) Ibid.

وأنظر أيضاً - صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ واحمد عبد الرحيم المسألة

المصرية ص ٢٦٩ .

(3) Granville to Walsham, 28.7.1882, Par P. Egypt 17 (1882)  
 No. 433.

التفويض ، فإنه من الأفضل أن نمضى قسما بأنفسنا في الحال ، وأن نخففنا وهو

( Force Majeure ) سيفطى أى شىء قد تضطر إلى عمله في مصر ، . (١)

هذا وقامت سياسة بسمارك لإزاء قناة السويس على عاملين : —

الاول : لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل في مسألة قناة السويس ،  
ولا يمانع في أن تكون بريطانيا مطلق الحرية في هذه المسألة وليكن على  
مسئوليتها الخاصة .

الثاني : من أجل المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس لابد من تدويل  
مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشارك فيها كافة الدول  
البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غلب المصلحة في المؤتمر مثل : أسبانيا وهولندا  
واليونان ، وتشترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض .  
عندئذ يمكن لألمانيا الإشتراك في هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة  
عليه من داخل مؤتمر الاستانة (٢) .

وقررت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف  
متشدد أمام اطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربي ،  
وقدم كورنى مندوب إيطاليا الاقتراح الخاص بتكوين « قوة بوليسية  
بحرية دولية » (٣) .

ولقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثلى ألمانيا بأن الموقف في القناة

---

(1) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 433 Page 2'6.

(2) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) à Freycinet, Berlin. 28.7.02 D.D.F.T. 4. 1 ère séril. No. 484. pp. 459 - 462.

(3) Duffrin to Granville. 2.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882). No. 544.

غريب ، فالحكومة للشرعية وهي حكومة الخديوى ليست في مركز تستطيع معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها ، والحكومة الفعلية وهي القائمة بالثورة ، هي التي يخشى خطرهما على كيان القناة وسلامتها . والسلطان العثماني صاحب حقوق السيادة على مصر ، لم يتخذ إلى الآن أى الاجراءات التي تكفل سلامة وأمن القناة . وضرب مثلا لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران في منزل ، فيجب الا يتردد سكان ذلك المنزل عن العمل على اخماد النيران دون انتظار لمجيء صاحب المنزل والحصول على إذن منه . فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف إنجلترا بالنسبة لقناة السويس . وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك . بأن الحماية البحرية للقناة بغير إنزال جنود على ضفتيها لا تنفي كثيرا . (١)

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية ، قبله جرانفيل ولكن بتحفظ ، هو الا يمنع ذلك من إنزال جنود لاحتلال مناطق معينة يمكن منها تأمين القناة (٢) . ووافقت روسيا والنمسا على الاقتراح بينما تمسكت بريطانيا بتحفظاتها واحتفظت فرنسا بحق تحديد مدى مساعدتها (٣) .

وعلى أثر إعلان وزارة ديكلرك الجديدة في فرنسا ، نهدها ترفع يدها تماما عن مسألة الدفاع عن قناة السويس . لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل في هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة . ومنذ ذلك الوقت لم

(١) محمد مصطفى صفيوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ - ٧٩ .

(2) Granville to Walsham: 9. 8. 1882. pp. Egypt 17 (1882): No. 615.

(3) De Noailles à Duclerc, 11. 8. 1882. D.D.F. Op. Cit., No. 503. p. 273

تقيم ألمانيا بإثارة أى مشا كل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر . وإن كان  
 د هانز فيلد ، سفير ألمانيا بالإستانة يقف ضد إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن  
 تشترك الدول جميعاً فى حل المسألة المصرية بدلاً من ترك هذا الحل للعمل المنفرد  
 الذى تقوم به إنجلترا (١) .

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيراً عن موقف ألمانيا ، فكانت حكومة  
 النمسا ترى الوقوف ضد الاطماع العدرانية والبريطانية - الفرنسية ، فى مصر  
 وقناة السويس . وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحاة  
 فيها مكفولة لكل الدول . وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح البريطانى -  
 الفرنسى ، المقدم للمؤتمر فى جلسة ١٩ يوليو . والذى يقضى بتفويضهما حق الدفاع  
 عن قناة السويس . وصرح د كالنوكى ، وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو  
 بقوله : « لأنه يعارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس ، فهما  
 قد جعلاهما من نفسيهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضرورياً . كما يرفض  
 بشدة أن تتولى دولة واحدة مسؤولية الدفاع عن قناة السويس » (٢) .

وقد وافق د كاليس - مندوب النمسا فى مؤتمر الاستانة - على مشروع كورتى  
 الذى قدمه للمؤتمر فى جلسته الثامنة عشر والخامس بإنشاء قوة دولية  
 لحماية قناة السويس (٣) .

وعلى الرغم من أن روسيا لم تكن لها أطماع آنذاك فى وادى النيل إلا

(١) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(2) H. Elliot to Ganville, 21. 7. 1882, Parl. P. Egypt 17  
 (1882) No. 399 p. 202.

(3) Duffrin to Granville, 2. 8. 1882. pp. Op. Cit. No. 544  
 (inclosure).

أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعاءاتها القديمة التي رفضت في مؤتمر برلين. فقد رأينا كيف استغلت روسيا الحرب والفرسية-البروسية، عام ١٨٧٠، وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود (١). وكان الرأي العام الروسي متعطشاً لاخذ ثأره من إنجلترا التي حولت النصر الروسي إلى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر في مصالح سان ستيفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأني إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق في الاشتراك فيها طبقاً لضمان جماعي، والتصدى لاحتمال احتلال إنجلترا لقناة السويس التي كانت روسيا في حاجة إليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا (٢)، وقد عاد من جديد المندوب الروسي ONOU للاشتراك في جلسات مؤتمر الاستانة بعد انقطاعه عنه، وذلك للتشاور في مشروع تكوين القوة البواليسية المشتركة للعمل في القناة من حيث أنه اقترح على (٣).

كما اجتمعت الصحف الروسية لإنجلترا واهتمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستحواذ على مصر. فقد قام أحد أساتذة جامعة «سائت بطرسبورج»، ويدعى هارتنز Martens بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولي، وضح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوروبية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصر عن مصير قناة السويس ومستقبلها؛ فالذي يصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالتالي على قناة السويس والعكس صحيح:

(١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول ص ١٤١ وما بعدها.

(2) Wallace, Macklenzié, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882. p. 94.

(3) Courcel à Freycinet, 31. 7: 882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

« On ne peut séparer le sort d'Egypte de l'avenir du Canal de Suez : Le Maître de l'Egypt sera le Maître de Canal et vice versa » (١) .

وإذا أصبح الحيداء الدائم مصر أمراً واقعاً فإن هذا سيكون عهد ضمان ضد أي محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة . واعطى مارتينز مثالا على ذلك حيداء سويسرا وبلجيكا ولو كسمبوج (٢) .

هذا وقد تساءل دي جيـرز De Giers (وزير خارجية روسيا) عن الإجراءات التي ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة في قناة السويس ، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها . وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور، ورد جرانفيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرها الخاصة بحماية قناة السويس . وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف في القناة تبعث على الإطمئنان (٣) . وقد أدى موقف روسيا إلى رغبة الحكومة البريطانية في انفضاض المؤتمر ، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعركة دولة أخرى (٤) .

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساهمتها في حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الأوروبية أهمية لاشتراك البرتغال

(1) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp 70 - 71.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٢٠ .

(٤) المصدر السابق ص ٢٦٣ .

في ذلك (١) .

كما عرضت الحكومة الاسبانية، هي الأخرى على الحكومة الانجليزية استعدادها  
للمساهمة في حماية قناة السويس (٢) .

وبالنسبة لموقف تركيا في المؤتمر نجد لها قد امتنعت بإدىء الأمر عن  
الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكندرية - واشتركت  
في المؤتمر . ويعلم أن ما تزفيلد، على رذذ تركيا في الاشتراك في مؤتمر الاستانة بأنه يرجع  
إلى خوفها من أن تتركها أوروبا تواجه إنجلترا وحدها . ومن أسباب رغبة السلطان في  
استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المندوبين ، وبذلك  
يستطيع يمثلوا تركيا اطالة مناقشات المؤتمر في الوقت الذي يرسل السلطان قواته إلى  
مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الأخرى . على أن مندوبى المؤتمر  
سرعان ما تبينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر (٣) .  
وكانت الاستعدادات الحربية في تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضا بلغت  
١٥٠.٠٠٠ جنيه تركى (٤) كما أبدت الحكومة الروسية استعدادها لتقديم أى  
قروض تطلبها الحكومة العثمانية كي تتمكن من إرسال حملة عسكرية إلى مصر (٥) .

(1) Sempago to Granville., 14.8.1882 Parl. P. Egypt 17  
(1882) No. 661.

(2) Granville, to Morier, 20 8.1882, Parl P Egypt., 18 (1882).  
No 18.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(4) Kamel, Sayed, Op; Cit. pp. 308.

(5) Ibid.

ورغم مشاريع تركيا للتدخل في مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تغياً  
بتشدد الحكومة العثمانية، فذلك أن بريطانيا كانت على يقين من تدهور الحالة  
الاقتصادية للدولة العثمانية وأنها لا تقوى على تحمل نفقات باهظة مهما طلبت من  
قروض محلية وخارجية (روسية) لتغطية هذه النفقات .  
وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر مما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد  
حبر على ورق (١) . أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة العراقية وكذلك  
الرأى العام التركى ، فكان هناك في الواقع ميل لعراقى ، وهاجمت فكرة إعلان  
عصيان عراقى التى كانت تلح عليها إنجلترا (٢) . وأرسل عراقى برسائل إلى  
السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للأجانب بالتدخل في شئون  
مصر (٣) . وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الاستانة في جلسة ٢٦ يولية باقتراح يقضى  
بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يتساند فيه الخديوى ويعلن عصيان عراقى (٤) .  
وانجحت إنجلترا في ذلك ، ووافق السلطان في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان  
عصيان عراقى (٥) .  
وبالنسبة لاستعدادات تركيا البحرية نجدها قد جهزت سفينتين حربيتين

(1) Dufférin to Granville, 9.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)  
No. 624.

(٢) احمد عبد الرحمن - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(3) Dufférin to Granville, 26. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17  
(1882) No. 443.

(4) Ibid : p. 460.

(5) Dufférin to Granville, Const. 9. 8. 1882. Parl. P. Egypt  
17 (1882) No. 680.



كجهن في ٢ أغسطس ونحركتا ليلاً وانجحت أحدهما للدردنيل ثم سالونيك  
والثانية إلى سالونيك مباشرة ، وكانتا محملتين بالمؤن والجنود . وكانت هناك  
سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت في ٣ ، ٥ أغسطس متجهة إلى كريت . وساد  
الرأى بأن درويش باشا سيؤدي الحملة . فقد أخذ أربعة دجنرالات ، آخرين معه ،  
وربما اتجه الاسطول إلى رودس أو كريت (١) .

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى دسيمور ، بعدم السماح للسفن  
التركية التي تحمل جنودا والتي من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية ، أو ميناء  
بور سعيد ، وأن يطلب منها التوجه إلى كريت أو إلى أى مكان آخر . وكانت  
هذه الاحتياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار الصدر الأعظم  
على تأكيد اخلاص عرابي وولائه له . وكان يرى أن اعلان عصيان عرابي لا معنى  
له ، وأنه لا بد أن يؤدي إلى تعقيد الموقف في مصر وأن الباب العالي لم يفكر في  
إصدار الاعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر . وقد طلبت إنجلترا من  
ألمانيا أن تبذل مساعيها الودية لاقناع السلطان بإعلان عصيان عرابي (٢) .

واشتركت ألمانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض . وبذل  
السفير الفرنسي كل جهده لاقناع الباب العالي بعدم عقد الاتفاق الحربى مع  
إنجلترا . واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية  
لمصر (٣) .

(1) Ibid. No. 568. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦١ - ٢٦٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٢٦٠ - ٢٦١ .

ولكن انجلترا على أية حال كانت تسهر في إجراءات احتلال القناة في الوقت الذي تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقتراح: تلو الآخر .

وفي الجلسة الختامية للمؤتمر - وهي الجلسة السادسة عشر - في ١٠ أغسطس، ١٨٨٢ قدم كورتى اقتراحا بتأجيل المؤتمر إلى أجل غير مسمى ؛ وأن يقوم قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذي يتبناه المؤتمر : -

« Les commandants des forces navales sur les lieux seront chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les règles à établir pour la mise à exécution du projet que la conférence Venait d'adopter » .

ووافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر (١) .  
وفي نهاية الجلسة السادسة عشر والاعيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيراً إلى اتفاق ودى مسوداه : « أن التسوية النهائية للأزمة المصرية لا تتم بغير اشتراك الدول الأوروبية معاً » (٢) .

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الاستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس ومصر . فبعد تحقيقها المرحلة الأولى من مخططاتها بضرب واحتلال الاسكندرية لتخفى الهدف الاصلى ، أثارَت المخاوف على قناة السويس ، وتعرضها للاغلاق وإعاقة الملاحة بها من جانب العراقيين . وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل المؤتمر وخارجة نشاطه ومرة فتظاهرت بأنها لا تريد الانفراد بالعمل في حماية

(1) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freycinet, 14. 8. 1882, D. D. F. T. 4. No. 509.

(2) Dufferin to Granville, 17. 8. 1882, pp. Egypt 18 (1882) No. I.

قناة السويس وغرقت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لإحتلال القناة . وهي تعلم  
مسبقا تعذر اشتراكهما في العمليات العسكرية في مصر والقناة . وهكذا نجحت  
الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها لتتبع الفرصة للجانب العسكري من تنفيذ  
المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس . وكان  
لها ما أرادت .



## الفصل الثالث

### الاحتلال الانجليزي لقناة السويس

- ضرب مدينة الاسكندرية في ١١ يوليو ١٨٨٢ ولتأنيجه .
- الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس .
- تحركات الاسطول البريطاني لاحتلال القناة .
- موقف دي لسبس من الازمة .



إذا كنا قد ألقينا الضوء في الفصل السابق على النشاط الدبلوماسي لتسوير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملي للخططة العسكرية التي أعدتها إنجلترا لإحتلال قناة السويس . فعلى حين كان مؤتمر الاستانة يتحرك ببطء ، بقيت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة في مصر . فبعد وصول أساطيل إنجلترا وفرنسا الاسكندرية في مايو ١٨٧٢ ، حاولت السلطات المصرية تدعيم تحصينات الاسكندرية ، فكان رد السلطات البريطانية تعزيز الأسطول البريطاني الراسي في ميناء الاسكندرية (١) . واقترح الاميرال الانجليزي بالاسكندرية دعوة تركيا في الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية الاسكندرية وإخطار الدول بذلك (٢) . كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht (٣) وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster (٤) ؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الاجانب بعد الاضرابات التي سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو ، والذي كان لإنجلترا دور كبير فيه . فقد استولى الذعر على الجالية الأوروبية في مصر بسبب تلك الاحداث ، واتجه معظمهم للاسكندرية حيث كانت في انتظارهم حوالي ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية . وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد ، واستعد ستة آلاف آخرين للسفر (٥) . وكانت تقارير القنصل الفرنسي في

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٤٣ .

2) Tissot à Freycinet, 29.5.1882, D.D.F.T. 4. No. 350.

(3) Lord Amphil to Granville, 17.6 1882. Par. p. Egypt.  
1 (1882) No: 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par. P. Op. Cit. No 254.

(5) Moorehead, Alan, The white Nile. Penguin Book: London,  
1963. p 208

مصر ( سنيكفكيز ) تشير أيضا إلى استمرار هجرة الأوربيين من البلاد، وتوقع  
السفير « عمل بريطاني قريب » بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين، فيما  
عدا إثنان لتسجيل أسماء الانجليز الذين يرغبون في البقاء بمصر (١).

كذلك بحث كارتريت — القنصل البريطاني بمصر — بتقرير لحكومته بأن هجرة  
الأوربيين : « The exodus of Europeans » آخذة في الإزدياد الشديد ،  
لدرجة أن وكلاء الشركة الملاحية البريطانية P&O قد نقلوا مقار مكاتبهم إلى  
الميناء نظراً للضغط الشديد على السفن (٢).

وتذكر الوثائق البريطانية أيضاً أن الجالية اليونانية بالإسكندرية قد انتابها  
الذعر نتيجة الأحداث الجارية آنذاك ، وأنهم ينظمون وسائل الدفاع الذاتي،  
وذلك في حالة نشوب الاضطرابات وتعرضهم للهجوم، وأن الحكومة اليونانية  
قد أرسلت بائنتين من المسكرين للإسكندرية لحاية اليونانيين المقيمين بها في  
حالة الضرورة (٣).

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور في مصر بكل عناية واهتمام، وأرسلت  
لقائدها البحري (سيمور) الذي كان يرايط بقطاع الأسطول بالإسكندرية ،  
تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية في هذه المدينة وتدمير  
الحصون .

---

(1) Sienkiewicz à Feryciuet, Alex 28.6.1882, D.D.F.T. 4.  
No. 413.

(2) Cartright to Granville, Alex. 29 6.1882. Par. P. Egypt.  
17 (1882) No 60

(3) Ford : ( سفير إنجلترا بأثينا ) to Granville, 19.5.1882. Par P.  
Egypt 8 1882) No: 84.



ومن العجيب حقاً أن يعتبر الانجليز جهود المصريين لشخصين بلادهم عملاً  
عدائياً موجهاً ضدها . وقامت بضرب الاسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد  
أن دافع أهلها عنها دفاعاً مشهوراً — رغم القوى غير المتكافئة — واضطر  
العربايون إلى إتخاذ قاعدة جديدة لهم في كفر الدوار (١) . وكانت الحكومة  
البريطانية قد بيّنت النية على ضرب الاسكندرية واحتلال قناة السويس قبل  
اختلاق مسألة ترميم الحصون ، فتمجد في ٢٢ يونيو ١٨٨٢ — أي قبل إنعقاد  
مؤتمر الاستانة بيوم — دليونز ، سفير إنجلترا بباريس ، يعرض على الحكومة  
الفرنسية الاشتراك في وسائل عاجلة بقصد حماية قناة السويس ، وأرسل فريسييه  
ردّه إلى « تيسو » يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر ، وأن شركة القناة  
ذاتها لا تخشى من شيء سوى تلك الحماية التي يراد فرضها عليها . لأن احتلال  
قناة السويس قد يؤدي إلى قطع ترعة الاسماعيلية ، ويعرض القناة البحرية نفسها  
لأعمال عدائية . كما أنه سيترتب على احتلال القناة بالضرورة إحتلال القاهرة  
والاسكندرية بل مصر كلها ، وأنه ليس لفرنسا الحق في التدخل العسكري في  
الوقت الذي دعت فيه دول أوروبا للنشاور في أنصب الحلول للمسألة المصرية ، كما  
وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل . وعارض فريسييه فكرة جرانفيل (٢) .

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية في ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن  
بضرب بطاريات ميناء الاسكندرية ، وتلى ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة  
بين أعضاء مجلس الوزراء ، وأوضحت الحكومة الفرنسية لانجلترا أنها لن

(١) محمد مصطفى صفوت : إنجلترا وقناة السويس ص ٧٢ .

(2) Freycinet à Tissot, paris, 24.6 1888. D. D. F. T. 4,  
No. 408.

تشترك معها في ضرب الاسكندرية . ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن  
الضرب سيشبه حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر . ويعلمون أن ذلك ،  
بأن أحد ألم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابق الاسكندرية  
للسفن البريطانية ، فيما عدا برايت BRIGHT الذى استقال من الوزارة احتجاجا  
على ضرب الاسكندرية . واعتقدوا أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس  
هو وحده الذى يدعو إلى الضرب في حالة التهديد (١) . كما اعتقد بعض أعضاء  
الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الاسكندرية سيؤدي إلى سقوط  
عراقي واستعادة الخديوى لسلطته (٢) .

وعاد صفر نسا ضرب الاسكندرية ، وأصدرت بتعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء  
الاسكندرية « كونراد » Conrad بالانسحاب والتوجه لميناء بور سعيد إذا  
ضربت الحصون (٣) . فقد رفض فريسنيه - في ٥ يوليو - إعطاء « الأدميرال »  
الفرنسى أوامر بمائلة كالتى أعطت للأدميرال الانجليزى بضرب الاسكندرية  
وبالعمليات الحربية ، فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك في إجراءات  
هجومية في مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك (٤) . واعتقد الإنجليز أن الفرنسيين  
يتحينون الفرصة للنزول في بور سعيد وأنهم يضعون الخطط الزحف السريع على  
القاهرة ، على حين اكتشف الأدميرال الإنجليزى أن زميله الفرنسى قد أعطاه  
معلومات كاذبة عن عدد المدرعات الفرنسية في قناة السويس (٥) .

(1) Marlowe, J. Cromer in Egypt Op. Cit. p. 65.

(2) Ibid. p. 66.

(3) Freycinet à l'Amiral Joured guiberry. Paris, 9.7.1882,  
D.D.F.T., 4. No. 438; Cf. Dilke, Op. Cit. T.i. p. 468.

(4) Hippeau, Edmond., Op. Cit., p. 428.

(٥) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٣ .

ولم يتأثر بسبارك بأحداث ١١ يوليو ، وهاجمت صحف برلين بشدة ضرب الإسكندرية ، كذلك احتجعت ألمانيا على « شارلوديلك » الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن انجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هذا العمل ( ضرب الاسكندرية ) . واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو . ويذكر شارلوديلك أن السفير الألمانى أفهمه « أن التصريحات تجعل المراسلات السرية مستحيلة » :

« Announcements made confidential communication impossible » وأرسل بسبارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب « شارلوديلك » المذكور فى البرلمان ، وقد اعترف بعد ذلك « مونستر » Count Münster — سفير ألمانيا بلندن — بأن ألمانيا تعطى بريطانيا « تأييدها المعنوى » ورأى « شارلوديلك » أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوى والموافقة (١) .

ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا . وقد تأثرت الحكومة الإنجليزية بقراراتها النهائية بإعتبارات أخرى ، فالرأى العام الإنجليزي ، وبخاصة الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس ، كانت شديدة الخوف للتدخل (٢) . هذا وقد أرسلت الحكومة البريطانية قوات من جزيرة قبرص فى ١٧ يوليو ( ثلاثة آلاف جندي ) عسكروا خارج اسكندرية (٣) .

وباحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطة الاستراتيجية التالية وهى لإحتلال قناة السويس ، فمن طريقها يسهل إحتيال

(1) Dilke, Op. Cit. pp. 470 - 471.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٢ .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. Op. Cit. p. 65.

العاصمة. وكانت وزارتي الحرب والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس. وتقرر في أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين يدى الشرق (١).

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة. ففي نوفمبر ١٨٨١، كاف جولدهسميد (Goldsmid) بأن تجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصرى والتحصينات القائمة فى البلاد. وقد فحص ولوى ووتشيلدرز، التقارير التى أرسلها إلى لندن بعناية حتى يصبح فى وسعهما إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف وفى وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات. وفى ٢٢ يونيو صرح جرانفيل اللورد سيمنسر بأنه لا مفر من التدخل (٢). وذكر السكولونيل «سبتان» Septan أن وزارة الحربية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيو — أى قبل ضرب الإسكندرية — ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع (٣).

وفى ٣٠ يونيو ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسنيه — وزير خارجية فرنسا — رسالة يخبره فيها بأن الملاحق البحرى الفرنسى بانجلترا قد أخبره بأن هناك نشاطا عسكريا ملحوظا، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عددا أفرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها. إلا أن الصحف تحدثت عن القناة. وأنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب إحتلال القاهرة (٤).

(1) Blunt, W.S., Op. Cit. pp. 227, 266.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية هامش ص ٢٥٢.

(٣) الرافى — الثورة المراتية والاحتلال الانجليزى ص ٣٩٨ — ٩ تلاله

الكلونيل سبتان — الحملات الانجليزية فى افريقيا ص ٢٢٨.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. : 0.6.1882. D.D.F 1ère série

T. 4, No. 416.

ويُضخ من رسالة تيسو المذكورة ، إنشغال مجلس الوزراء البريطاني في هذه الفترة ، بالإعداد للخطة العسكرية لإحتلال مصر وقناة السويس . بدليل فشل تيسو في الاتصال بجيرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريراً بذلك لحكومته (١) وفي تقرير آخر لتيسو — في ٨ يوليو — أوضح الإستعدادات العسكرية في بريطانيا وإستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة . وأرسال إنجلترا سبعة آلاف جندي من قوات الهند إلى مالطة وقبرص (٢) .

وفي تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسي بلندن ( D'Aunay ) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزي يهتم مسألة إرسال ٢ ألف جندي إلى قبرص ، ١٥ ألف من إنجلترا و ٥ آلاف من الهند (٣) .

وفي ٢٠ يوليو ١٨٨٢ عقدت في وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكري على مستوى عال برئاسة الجنرال واسلي ، حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة ، لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر ، وتلخصت في احتلال الإسكندرية ، ونحوها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الحداوية لخداع القيادة العربية عن اتجاه التقدم الحقيقي نحو القاهرة ، والذي سيتم عن طريق الإسماعيلية - ٧٥ ميلاً فقط — ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سبله الموانع المائية العديدة الموجودة في الدلتا في فترة الفيضان التي تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر ، فيما لو ساءت القوات طريق كفر الدوار — القاهرة ،

---

(1) Ibid.

(2) Tissot à Freycinet, 8.7.1882, D.D.F. 1ère série, T. 4, Mo. 433.

(3) D'Aunay à Freycinet, 20.7.1882, D.D.F. T. 4. No. 466,

والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلا هذا فضلا عما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لرحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس . وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحمله بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت السكاى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقف والمناطق الأخرى .

لذلك كان من الضرورى لنجاح الخطة المذكورة الإستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك ترعة الإسماعيلية للحيلولة دون قطع المياه عن بورسعيد والإسماعيلية ، مع الإستيلاء على وصلة السكة الحديد عند نفريشه وإصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات المحملة بالمؤن وراء الجيش فضلا عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى الترع ، واستكمال أعمالها تأمين القناة كان من الضرورى إحتلال السويس بقوات هندية تبهر من بومباى . كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وإنشاء المستشفيات فى مالطة وقبرص . وأعدت د الأدميرالية ، فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتنا من بريطانيا نفسها فضلا عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من نال إلى مصر ، واستخدام البحرية لسفن الجنود النسعة الخاصة بها والتي كان على خمس منها المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك . وقد بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والتي بدأت تبهر من موانى بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو ( ١٩٤١ ) رجلا وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس ، هذا فضلا عن إرسال الخاميسات البريطانية المربطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلا للإسكندرية . كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاه بريطانيتين و ٣ وحدات من فرسان البغال ، و - كتائب

مشاة هندية أخرى وجنود الغام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٠ جندياً (١) .  
وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندي ويؤكد بلنت  
أن الجيش الإنجليزي كان يربو على ثلاثين ألف جندي (٢) .

وذكر السفير الإنجليزي بباريس لفريسنيه في ١٢ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة  
المصرية قد تضطر بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسي قبيل  
ضرب إلى بورسعيد إلى تدمير القناة كخطوة حربية ، ولذلك يجب أن يوجه إلى  
مؤتمر الاستانة ليوصى إنجلترا وفرنسا باحتلال قناة السويس . وقبل فريسنيه  
هذا الرأي ، وقال : « إنه مادام لا بد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الاستانة  
بندب إنجلترا وفرنسا لاحتلال القناة ، فإن يجد صعوبة في الحصول على موافقة  
البرلمان الفرنسي على المشاركة في هذا العمل . على أن يغطي بروتوكول النزاهة  
أي إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالي  
أن تقترح هذا العمل أو تضمينه وأن يتم على وجه السرعة ، (٣) .  
هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدراً كبيراً من العناية

---

(١) محمود عزمي - أضواء حول معارك الحرب العربية - بحث منشور بمجلة الطليعة  
عدد خامس عن الثورة العربية رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١ ص ١٠٠ - ١٠١ نقلاً عن  
كتاب :

— Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns,  
the Egyptian Campaign of 1882, • Lond. 1967. pp  
251 - 257.

وراجع أيضاً - الرافعي - الثورة العربية ص ٣٩٨ - ٤٠٠ .

(2) Blunt, W.S, Op Cit., p. 399.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٦٥ .

فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالخطر نتيجة الأحداث المصرية واستفمرت من ألمانيا عن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها ألمانيا للنوصية بتأمين هذا الممر (١) .

كذلك أرسل د تيسو ، - سفير فرنسا بلندن - برقية إلى فريسينيه يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول في قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أي هجمات ، وأنها قد اتخذت هذا القرار استجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة في بريطانيا . وأن الرأي العام في بريطانيا تأثر بما فيه الكفاية ، وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأي العام بإحتلال قناة السويس في حالة مهاجمتها (٢) .

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسينيه تعليماته إلى الأدميرال د كورنراد ، قائد الأسطول الفرنسي المتواجده في بورسعيد أن يطوف بدورة في قناة السويس لحماية حركة المرور بها (٣) .

وصدرت التعليمات للجنرال د واسلي ، قائد الحملة في ٦ يوليو - بمخاددة لندون - بعد دراسة خطة الفوز بطبيعة الحال - والابحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة . وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالابحار إلى منطقة قناة السويس .

(1) Courcel à Freycinet; Berlin, 13.7.1882, D.D.F, 1èrs série T. IV, No. 445. p. 420.

(2) Tissot à Freycinet, Lond. 14.7.1882, D.D.F. ibid. No. 449. p. 422.

(3) Freycinet à Tissot; Paris, 15.7.1882, D.D.F. Ibid No. 450. p. 422.



وكان الأسطول البريطاني في البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونيه ١٨٨٢ (١). بدء وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس في وقت مبكر قبل احتلال مدينة الاسكندرية ، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من أحداث أى تخريب بمنطقة القناة. وقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور في ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة إرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين (٢).

وفي نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها في بورسعيد والسويس ( ٦ يوليو ١٨٨٢ ) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم في هذه الأماكن ، وذلك بعد اجراءات محاصرة الاسكندرية والتمديد باستخدام القوة عند الحاجة (٣). وبعد احتلال مدينة الإسكندرية في ١٥ يوليو ١٨٨٢ ، أخذت تتوافد على الاسكندرية جموع غفيرة من السكان الاوربيين - وراى د كارتر ، Cartwright ( الذى ناب من مالت عند غيابه عن مصر ) أنه من الضروري اتخاذ الإحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية الضخمة التى أخذت فى النزول للاسكندرية ، يوماً بعد يوم . كذلك أخذت قطع الأسطول البريطانى

(١) من تحركات الأسطول البريطانى فى البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية :

Parl. P. Egypt 1 (1882).

(2) The secretary to the Admiralty, 5.7.1882, Parl P. Egypt 17 (1882) No 133.

3) Granville to Cartwright, 6 7.1882. Par. p Egypt. 17 (1882) No. 104; 156.

تتوافد على ميناء الإسكندرية . ووضـل د جارت واسلى ، قائد الحملة ، إلى

الإسكندرية في ١٥ أغسطس على السفينة Calabria (١)

هذا وكانت قد صدرت تعليمات — في ٩ يوليو — إلى القنصل البريطاني في  
بور سعيد واليس ( J. F. Wallis ) بتحذير الرعايا البريطانيين في بور سعيد  
بأن يرحلوا عن المدينة . وفي صباح اليوم التالى سارع عدد كبير من الرعايا  
البريطانيين والفرنسيين والايطاليين والالمان واليونان والاستراليين بالاحتماء  
فى السفن الموجودة فى الميناء . وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بميناء  
قد صدرت اليها الأوامر بالحرب ، وساد الزعر بالمدينة فأصدر محافظ بور سعيد  
مذشوراً للقناصل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر للبلد . وفى يوم ١١ يوليو عندما  
ضربت الإسكندرية ظل اللاجئون فى بور سعيد محتمين على ظهر السفن بالميناء .  
وقامت السفينة الحربية البريطانية « ايريس » Iris والمتواجدة بالميناء تقوم  
بدور الحراسة خلال هذه الفترة . وكانت السفينة الحربية المصرية سخا قد وصلت  
لميناء بور سعيد قبل يومين من ضرب الاسكندرية ورسـت هذه السفينة بالميناء  
فى مواجهة السفينة الحربية البريطانية « ايريس » لمراقبة تحركاتها . وكانت مدافع  
كل منهما مصوبة ناحية الأخرى ، وكان الأدميرال د سيمور ، قد هدد قائد  
السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التى يثيرها البحارة المصريون أثناء  
اجراء تدريباتهم اليرمية على السفينة . فهدده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيأمر  
السفينة أو يفرقها . وأذعن قائد السفينة المصرية لإزاء تهديدات د سيمور ، (٢) .  
وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة ببور سعيد فوصلت السفينة

(1) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237- 238.

(2) Ibid. p 241 - 4.

البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز ، وفي ١٤ يوليو بدأت بعض القطع الحربية البريطانية عبور القناة . وفي نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسي في ١٥ يوليو باقتفاء أثر الأسطول البريطاني في عبور قناة السويس . وانجبت المدمرة البريطانية « Orion » وهي من كبرى سفن الأسطول البريطاني — بقيادة « ريتزروي » « Ritz - Roy » - من الاسكندرية إلى بورسعيد في طريقها للمركز في بحيرة التمساح بالإسماعيلية . فوصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتجت سلطات شركة قناة السويس لذلك . ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعليمات التي لدى « ريتزروي » ، قطع السلك اللاغرافي الذي يربط القاهرة بالقسطنطينية ويمر بالقنطرة ولكن وصلته تعليمات أخرى من هوسكنز ، Hoskins تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور ، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الإسماعيلية في يوم ٢٧ يوليو ، وأقت غاطسها ببخرة التمساح على بعد ٨٠٠ ياردة من مدينة الإسماعيلية (١) . هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية «سيمور» في ٢٢ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية : ربما يكون ضروريا احتلال بورسعيد والإسماعيلية في الحال ويجب أن يكون الأدميرال هوسكنز مستعدا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope في اتجاه الإسماعيلية . وضرورة وجود قوات كافية لإحتلال بورسعيد . وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لإحتلال نفيشة . وأن تصدر التعليمات للأدميرال هوسكنز ، بأن الاستعدادات المصرية في قلعة الجبل تهدد بورسعيد ويجب إبلاغ القائد المصري أنه إذا لم يتم إخلاؤها فسيتم تدميرها . وعليك أن ترسل

---

(1) Royle, Ch: Op. Cit, Vol. I. pp 241 - 243.

سفناً لتدميرها ، (١) .

ولقد لجأ محافظ بور سعيد ونائبه فى ٢٨ يوليو خوفاً على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء ( Poonah ) . وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move فى ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة فى القناة . وأبرق الأدميرال د هوسكنز ، إلى الأدميرال الفرنسي فى بور سعيد فى يوم ٣١ يوليو بتأجيل العمل . وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية ، ومراعاة الحياد الصارم (٢) .

وكان على الأدميرال د هوسكنز ، - بناء على التعليمات الصادرة إليه فى ٣ أغسطس أن يقصر عملياته فى قناة السويس على المحافظة على الوضع - مع الراهن « Status quo » ، ولا يقوم بعمليات إزالة بحرى ، اللهم إلا فى حالة حماية الرعايا البريطانيين . أو عند أى محاولة لسد قناة السويس ، عندئذ يستطيع سيمور التصرف . وهذا التحفظ الذى أخطر به « سيمور » كان مؤقتاً وللاطوارئ بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلية وأخذت القطع البحرية البريطانية تنفذ لبور سعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية (٣) .

وترددت فى هذه الفترة أنباء عن مشروع لدى الإنجليز بإرسال قوات من الهند لتمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية (٤) .

---

(1) Granville to Lyons, 22.7.1882. Parl. p Egypt 17 (1882) No. 382.

(2) Royle, Qp Cit

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) De Vorge a M. Decrais ( مديرية الشؤون السياسية ) , Port Said, 21.7.1882. D.D.F.T. 4. No. 468

وعند السويس - المدخل الجنوبي لقناة السويس - كانت بريطانيا قد وضعت  
الخطة لإحتلالها قبل أى نقطة على القناة . أرسل القنصل البريطانى بمدينة السويس  
« وست ، West » تقريراً عن الحالة هناك إلى لورد جرانفيل يقول ماملاً خاصة :  
« لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الإحتباء بالسفن وكانوا يعيشون  
في قلن على ظهر القوارب . ووصلت سفينة جلالة الملكة فى ٢٩ يوليو ، وكان  
قائد الاسطول البريطانى فى القطاع الجنوبى « ويليام هويت ، William Hewett »  
قد وصل للسويس فى ٢ أغسطس بقيادة سبعة قطع بحرية . ويذكر القنصل -  
البريطانى أنه قد توجه بصحبة « هنرى جيسون Henry C. Gibson » لتسليم  
محافظ المدينة بلاغاً بأن القوات البريطانية قد احتلت المكان ( السويس ) ولم  
يقاوم هذا الإحتلال من الجند الموجودين هناك . وقد تم احتلال السويس  
بمشاء الاسطول فى ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم ٥٥ فرد ، وانسحبت القوات  
المصرية الموجودة بالسويس (١) .

وبذلك تم اغلاق المدخل الجنوبى لقناة السويس . وقد أثار احتلال الإنجليز  
لمدينة السويس الرأى العام الفرنسى ، فأعلنت صحيفة « لاسيكل ، Le Siècle »  
أن الإنجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة « Le Télégraphe »  
بأعمال اللصوصية التى اقترنت فى مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تنم عن  
العداء الشديد (٢) .

وكان مكتب « التلغراف » بالمدينة مازال فى أيدي رجال عربى ، ثم توافدت  
قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٩ يوليو (٣) .

(1) Consul-West to Granville., Suez; 7.8 1882, Parl. P. Egypt  
١7 (1882) No. 676

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(3) Royle, Op. Cit. pp. 244-5.

ووصلت قوات مصرية إلى بلدة د نفيشه ، في ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالي ٨٠٠ جندي ، وراوطت خارج محطة السكة الحديد . وهرب محافظ الإسماعيلية ملتجئاً للسفينة البريطانية د أوريون ، في ٤ أغسطس وطلب منهم الحماية وذكر لهم أن عرابي قد استدعاه للقاهرة ، وأن محافظاً آخر سيحل محله (١) .

وقامت وزاره الخارجية البريطانية ، بتبريراً لعملياتها العسكرية لإحتلال قناة السويس ، بإرسال تعليماتها في ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع ممثليها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس ( أرسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس ) عن العمليات الحربية التي على وشك الوقوع في مصر ، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستتمخذه بناء على سلطة الخديوي بإتزال قوة عسكرية على ضفتي قناة السويس .

وأن المواد ٩ ، ١٠ ، ١١ من اتفاق الخديوي والشركة ( ٢٢ فبراير ١٨٦٦ ) تحفظ للخديوي حق الدفاع عن قناة السويس . وبناء على ذلك فقد خول قادة الاسطول البريطاني في بور سعيد والسويس بإحتلال الأماكن الحيوية لضمان حرية الملاحة في القناة وحماية مدن وسكان قناة السويس . كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابي من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم لإحتلال مدينة السويس الواقعة خارج منطقة قناة السويس . ونصّح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وإن أي عمل خلاف ذلك سيعد بمثابة معارضة لسلطة الخديوي وستقع المسؤولية عندئذ على عاتق الشركة أو أي من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوي (٢) . وكان الخديوي قد أصدر إعلاناً (في

(1) Ibid. p 245.

(2) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14.8.1882,  
D.D.F. 1ère Série. T. 4. No. 510.

١٥ أغسطس ١٨٨٢ ) بالسماح للقوات البريطانية باحتلال القناة (١) .  
وفي ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء « ريتز — روى » لبور سعيد حيث تم  
عقد مجلس حرب ، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية في اليوم التالي . وأخذت قطع  
الأسطول البريطاني المتواجدة ببويرة النمساح بالإسماعيلية تجهز نفسها ، فقامت  
إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر « نفيسة » استعداداً لساعة الصفر (٢) .  
وفي ١٩ أغسطس انجرفت بعض قطع الأسطول البريطاني لشرق الإسكندرية ،  
وكانت تتكون من ٨ بارج و ١٨ سفينة بقيادة « سيمور » ، وقد أحيطت  
وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية . وكان « جانت ولسلي » على  
إحدى هذه القطع البحرية . وظهر الأسطول البريطاني في خليج أبي قير على أساس  
أنه مكان الهجوم ، وكان ظهور الأسطول هناك في الثالثة والنصف بعد الظهر .  
وطبقاً لحطة التمويه الموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيراً من الشاطئ ،  
وأخذوا أوضاع الاستعداد ، وأعطيت كل التسهيلات المراسل للصنف للحصول  
على تفصيلات الموقف في أبي قير بدون إثارة أى شكوك . ونجحت الحطة تماماً  
ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوربيين بل وعربان وزملائه أيضاً . وأخذت طوابق  
أبي قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطاني مدافعه في أى لحظة . وبمجرد  
سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ممكنة  
وفي صباح اليوم التالي ( ٢٠ أغسطس ) وصل الأسطول لبور سعيد (٣) .  
وقد فاجأ مشاة الأسطول حامية بورسعيد ، وتم احتلال مدينة بورسعيد في ٢٠

---

(1) Malet to Granville, 15.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)  
No. 668.

(2) Royle, Op Cit. pp. 245 246.

(3) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68,

أغسطس ١٨٨٢ . وكذلك الاسماعيلية تم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ وبذلك أصبحت القناة كلها في قبضة القوات البريطانية (١) .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس من تلك الاخطار التي أخذت تهدد قناة السويس ، فقد اتضح منذ اليوم التالي لإنعقاد مؤتمر الاستانة ، وذلك عندما سرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بور سعيد . فأدى ذلك إلى تقوية استعدادات المقاومة فيها ، وقيل إن لدى عرابي حوالي ٣٠ ألف من رجال القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس ، التي وضعت الألغام عند مدخلها ، وأن عرابي سيفجرها في حالة اقتراب الاساطيل (٢) .

وعلى ما يبدو فإن دى لسبس قد تأثر بتلك الشائعات التي أعقبت إنعقاد مؤتمر الاستانة ، فأبرق دى لسبس من باريس إلى راغب باشا — رئيس الوزارة المصرية — في ٢٤ يونيو يخبره بأن هناك شائعات في أوروبا حول الاخطار المحيطة بأمن وسلامة حرية المرور في قناة السويس وأكد دى لسبس في برقيته بحكمة وتمقل الحكومة المصرية ، وأنه لم يصدق هذا الخبر (٣) .

وردة راغب باشا على رسالة دى لسبس في ٢٥ يونيو ، بأن تلك الشائعات المنوه عنها إنما هي محض اختلاق ، وشكره على تكذيبه لها ، وأضاف أن حكومة الخديوى تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء في البلاد بشكل عام وفي قناة السويس بشكل خاص . وأكد له أنه لا يوجد شيء يهدد أمن وسلامة القناة :

(1) Royle, Ibid. pp. 260 262.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٣٠ . فلا من دار الوثائق البريطانية .

(3) Freycinet à Tissot, 24.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 408;  
Cf. Voisin Op. Cit. T. 3. p. 179.



« que rien en troublera la securité de votre oeuvre » (١) .

كذلك أرسل الخديوى توفيق يشكر دى لسبس على رسالته (٢) .

وأبرق فكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس بباريس (في ٢٩ يونيه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوروبى على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد . وذكر فكتور فى برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضى الدولة، بإحتمال حدوث إنزال ضخم وإحتمال احتلال القناة (٣) . وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من « ستاندون » العضو البريطانى بمجلس إدارة شركة القناة — عما إذا كانت انجلترا ستقوم بهذا العمل . ورد دى لسبس على ابنه فكتور « بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل » (٤) .

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن فى أول يوليو ١٨٨٢ . وقد أورد « شارلوك ديك » خبر وصوله إلى لندن فى مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس فى نادى « كوبدن » Cobden club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر ، فأخبره « ديك » بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالاسكندرية ولا بد من حفظ النظام فى مصر . وعندما أحس ديك أن دى لسبس سيتحدث فى النادى عن الأحداث فى مصر ، مهدده بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه ، وسيثير الحاضرين ضده . وغضب دى لسبس لذلك ، خاصة وأن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت فى جيبه ورقة معدة لهذا

(1) Voisin Op. Cit. p. 179.

(2) Ibid.

(3) Victor de lesseps à la compagnie de suez, Ismailia,  
29 6.1382, D.D.F.T. 4. No. 414

(4) D.D.F. Op. Cit. p. No. 415., footnote No. 5 p. 390.

الغرض ؛ وأخبره ديلك ، أن من قوانين النادي عدم إثارة موضوعات سياسية  
هشيرة للجدل . وعرض دى لسبس عملية برقيه وردت له من ابنه بالإسماعيلية  
توضح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر ، ما لم يحدث تدخل مسلح ، وسيؤدى  
هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة (١) .

ثم تقابل دى لسبس مع جلاد ستون يوم ٤ يوليو ١٨٨٢ . ولم يرد لنا ما دار  
بينهما من حديث ، إلا أن « شارل ديلك » يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من  
جلاد ستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسماح لدبشق ترعة للمياه  
العذبة الرى بدون دفع لهذا الامتياز (٢) .

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الانجليزى  
المنتهز للقناة . وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألح لورد جرانفيل  
بإشاره حذره جدياً ، ولسكنها واضحة بما فيه الكفاية ، للأثر الذى تركته  
تصريحات ويجهودات دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيرة وأيضاً  
على مركزها الحال (٣) .

وقبل ضرب الاسكندرية بيوم - ١٠ يوليو - أصدر الأدميرال سيمور  
تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة بمرور سعيد والسويس ، والتي بانغ عددها  
إحدى عشر سفينة ، بعدم عبور قناة السويس . وعلى الفور قام قائد السفينة  
البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية ببناء بور سعيد ، بعدم العبور خشية

---

(1) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit. P: T.

1. P. 464; Cf. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(2) Tuckwell, Op. Cit. p. 265.

(3) Tissot à Freycinet, Lond. 3, 7, 1882, D.D.F, 1ère série:  
T. 4. No: 422.

العمل العدائى الذى سيترتب على ضرب مدينة الاسكندرية فى اليوم التالى . وقد احتج فيكتور دى لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هذا الخرق المصرى لحياد القناة ( مادة ١٤ من عقد الامتياز ) (١) .

وأرسل دى لسبس فى الوقت نفسه إلى السفير البريطانى بباريس ( ١٠ يوليو ) وأيضاً إلى ممثلى الدول الكبرى يحذرها انتفاذى الاضطراب التى قد تلحق بقتناء السويس . وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقناة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بور سعيد . وأوضح أنه محرم القيام بأى عمل حربى أو أى مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها ، وأن حيدة هذه القناة ، قد تقررت فى الإمتياز الممنوح للشركة ( مادة ١٤ ) وأن هذا الحياد قد احترم فى الحرب والفرنسية-البروسية ، وكذلك الحرب الروسية التركية ( ١٨٧٧ ) (٢) . وقد اتخذ دى لسبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحرى الانجليزى المارابط فى بور سعيد ارسال سفن حربية للمراقبة فى قناة السويس . وامتنع مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفاً من العواقب التى قد تترتب عليه من إنفراد انجلترا بحقوق فى القناة لا تكون للدول الاخرى وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجارى مصرى قبل كل شئ ، ولذا لا يجب أن تربك نفسها فى عمليات سياسية أو حربية (٣) .

رأينا كيف صدرت التعليمات لقطع الاضطولين البريطانى والفرنسى فى

(1) De Vorges ( فنصل فرنسا بصر ) à Freycinet, Alex. 13.7.1882; D.D.F.T. 4, No. 446.

(2) Lyons to Granville, 10 7 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196; Cf. Royle., Op. Cit. pp. 247 - 248.

(3) Roux, Ch.; Op. Cit. T. 2, p. 71.

١٤ ، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخريب .

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دى لسبس إلى الاسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحباً معه ابنه فيكتور ، وأنه قد قابل الخديوى ، ولم يتحدث كثيراً عن الموقف السياسى ، ولكن مجيئه إلى مصر كان فى نظر كارتريت : « من سوء الحظ » (١) .

هذا وقد تقابل دى لسبس بعد وصوله الاسكندرية بالخديوى توفيق الذى صرح له بأن عرابى هو « أداة الباب العالى التى سنتقضى على آخر خلفاء محمد على وأنه انتصار للاسلام على المسيحية ، ومن الضروري حماية قناة السويس ضد النوايا السيئة الواضحة لعرابى » :

« Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'Islamisme sur les chrétiens » (٢) .

وفى نفس اليوم ( ١٩ يوليو ) نجد القائد البحرى البريطانى فى بور سعيد يبرق الحكومة بأنه « الأحداث خطيرة ، وأن عرابى قد دعى كل المسلمين للثورة . وطلب حث الحكومة الفرنسية فى مثل هذه الظروف لإعطاء الادميرال الفرنسى تعليمات بالبرق ليسكون على حذر » (٣) .

(1) De Vorges à Freycinet, 19.7.1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footnote):

(2) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit. No. 458.

(3) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19.7.1882, D.D.F. T. 4, No. 461.

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك إدهاءات فرنسا والنجلاء في هذه الأمور التي نادى بها وردّها بعض كتاب الغرب والتي تقول بأن الثورة العربية هي : « ثورة دينية تعصبية » .

وطلب دي لسبس من دى فورج ، — القائم بالأعمال الفرنسي في مصر — أن يظهر فريسييه برأيه وهو : ألا تشارك فرنسا انجلترا في أي عمل ضد عرابي ، (١) . وكان من رأى دى فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الاسماعيلية (٢) . ومكث دى لسبس في مصر في الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢ ، حيث غادرها إلى باريس وبصحبه فكتور جيكار M. Jules Guicard مدير التحركات السابق بالشركة (٣) .

واتجه دى لسبس بعد ذلك إلى بور سعيد فوصلها في ٢١ يوليو ومنها إلى الاسماعيلية فوصلها في ٢٥ يوليو عن طريق القناة . وذكر دى لسبس أنه وجد سكان بور سعيد ، ( الاهالي والاوربيين على السواء ) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات للبر ، ودعى دى لسبس إلى اجتماع مع الاهالي والعلباء والاشراف لاطمأنتهم وبعد ذلك التقى دى لسبس من عرابي البرقية التالية : « نشكركم لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية في بور سعيد ولجهودك الخاصة بطمأننة الاهالي والاجانب على السواء ولحنهم على البقاء — توقيع وزير الخارجية والبحرية ، (٤) .

(1) «... de ne pas se joindre aux anglais contre Arabi».

De Vorges à Freycinet, 19. 7 1882. D. D. F. T. 4. No. 458.

(2) Ibid.

(3) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 193.

(4) Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8.1882. p. 133.

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عاماً، عندنا وقد إلى مصر في هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس . ولسكنه لم يجد المساعدة الفعالة من الحكومة الفرنسية كما سترى (١) . وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسينيه يوم ٢٢ يوليو من الإسماعيلية مؤكداً له أمن وحياد قناة السويس . وأعطيت أيضاً التأكيدات بذلك من قواد السفن الفرنسية الماربطة ببور سعيد والسويس والإسماعيلية (٢) . وعاد دى لسبس فأكد لفريسينيه في برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بور سعيد بأن حياد القناة تام وآمن . وفي نفس الوقت بعث فريسينيه إلى القائم بالأعمال الفرنسي بمصر دى فورج ، De Vorges يخبره بأن أى إنزال للقوات غير ضرورى سيترتب عليه نتائج خطيرة حالياً ، فالقناة آمنة وحيادها يحترمه الجميع . وطلب منه إرسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية المتواجدة في كل من بور سعيد والإسماعيلية والسويس كي يتباخه أولاً بأول بالوضع ، حتى يستطيع الحكم على الموقف في القناة ومداخها (٣) .

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بياريس برقية في ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطاني قد صرح له بأنه لن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية ، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بور سعيد ، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك . وأقسم أمام مجلس العلماء والإشراف بأنه : « ان ينزل فرنسى واحد طالما أنا موجود هنا وأنى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية

(1) Marlowe, the Making of Suez p. 319.

(2) Freycinet à D'Aunay ( القائم بالأعمال الفرنسي بالندن ) 23.7.1882  
D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote p. 445.

(3) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26.7.1882, D. D. F.  
Op. Cit. No. 476 Footnote. p. 451.

وأن حكومه بلدى ان تتنكر لى ، (١) .  
 وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - في برقية لابنه شارل بباريس - عدم وجود  
 جندي مصري واحد ، بالإسماعيلية ، فلا خوف إذن من التهديد بإحتلال القناة .  
 وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس الوطنى وبعض الوكلاء . وسكان المدينة  
 وهم موظفى الشركة وغالبيتهم « وسيجدنا الغزاة عزل من السلاح » ، (٢) .  
 وقف دى لسبس يمارض بشدة قيام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس ، وأعلن  
 أن عرابي يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لأهدافها وخططها  
 البعيدة . وكان دى لسبس يتحدث عن عرابي باحترام وتقدير (٣) .  
 ويند كر فوزان بك ، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس  
 في ٢١ يوليو ١٨٨٢ ، يذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية  
 فيما بين قناة السويس والذيل تحت تصرف دى لسبس ، حيث قد أوصاهم عرابي  
 بطاعة دى لسبس . واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الانجليزية أن  
 يقوم بنفسه بمطيا فرسه لكى يتأكد شخصيا من استقرار وأمن ضواحي  
 الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها . كما ذكر دى لسبس بأن الانجليز  
 وحدهم هم الذين يمددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة - اه بدون  
 تصريح (٤) .

(1) Royle, Op. Cit. pp. ١52-3

(2) De Lesseps to Charles, Ismailia, 29.7.1882, Par. P.  
 Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 530. p. 265

(3) British Suez Canal Directors to Granville; Paris.  
 31. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 ( 1882 ) Enclosure in No. 530.

(4) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 183.

أنظر نس الرسالة في :

Bulletin Décadaire, No. 382, 28 1882. pp 133 134.

لم يرق احتجاج دى لسبسن للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم : ( ستوكس وولسون وستاندون ) فهم لم يقفوا مكتوفي الأيدي أمام حجة دى لسبس التي تبرر موقفه من ضروره احترام انجلترا لحياة القناة ، فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة في نوايا عرابي باشا ولا في احترامه لحياة قناة السويس بل ان عرابي ينوي الأضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس ، ومهاجمة السفن البريطانية الماردها . كذلك لا يمكن الاعتماد على وعده في المستقبل ، ثم كرروا حجتهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أي بلد آخر . وعالموا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس ليس إلا لدرء الخطر . وأنه من الخير القيام بهذا الاجراء الآن باسم الحديوي وحكومته الشرعية ضد الجيش الثائر ، وأن هدف انجلترا هو حماية الأمن والنظام في مصر وأيضاً حماية السيادة الشرعية للبلاد ، وأن خطة انجلترا تهدف لمصلحة القناة لا الاعتداء عليها (١) .

وأحسست حكومة انجلترا بالقلق من جـراء معارضة دى لسبس الشديدة لانجلترا ، وأرسلت إلى حكومة فرنسا تستفسر منها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية ، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينفض د فريسييه ، يديه كاية من الحكم (٢) . وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسييه .

ورد فريسييه بأن دى لسبس لم يحصل على أي تفويض من الحكومة الفرنسية

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 530.

(2) Lyons à Freycinet, 31.7.1882, D D.F. Op Cit., No. 492.  
p. 468.



وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة (١) . وفي نفس اليوم صدرت التعليلات  
( ٣١ يوليو ) للادميرال الفرنسي بيورسعيد أن يلتزم الحياد التام وأن يمتنع عن  
إرسال الحفص عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى  
بورسعيد والسفينة Alma إلى ألدنا (٢) .

وفي الرابع من أغسطس ، كتب قائد الأسطول البريطاني في بورسعيد لدى إسبس  
يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أى دى إسبس) اتخاذ الاجراءات الضرورية  
لاحتلال قناة السويس ولكن دى إسبس عارض أى عمليات حربية بالقناة (٣) .  
وقد توجه دى إسبس في نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion  
والمترابدة بالاسماعيلية ، مصطحبا معه ابنه فيكتور ، ليجتج بشدة على موقف  
الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض في ثورة غضبه على أى عملية إنزال  
والتي ستكون في نظره بمثابة خرق للحقوق الدوائية a violation of international  
rights . وكان « القبطان ريتزروي » البريطاني قد استقبل دى إسبس باحترام  
واسكنه لم يعطه معلومات عن الموقف . وأمرق دى إسبس في اليوم التالي لابنه  
شارل بباريس يقول له : وعندما أعلن الأدميرال الانجليزى احتلال الاسماعيلية  
توجهت أمس لظهر السفينة « أوريون » ومعى فيكتور وإبناؤه شغويا تصميمنا  
لمقاومة أى عمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها في قناة السويس ، وقد  
حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا ، (٤) .

(1) Freycinet à Lyons, Paris 31.7.1882 Ibid. No. 493; Cf.

Royle, Op. Cit., p. 253.

(2) Royle, Op. Cit., p. 253.

(3) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 185.

(4) Royle, Op. Cit., p. 254.

وكان تعليق دى لسبس — فى ثورة غضبه — أنه سيقتل بيده أول انجليزى  
يجرؤ على النزول فى الاسماعيلية (١). ونتيجة لذلك أبقى جرانفيل لليونز فى نفس  
اليوم بقوله : «أود أن أوضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد  
وصل إلى علمها أن دى لسبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة  
فى مصر ، وذلك بتهديده تعطيل القنصاة إذا أنزلت جنود بريطانية فى أى مكان  
من القناة أو على مقربة منها . وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حالياً فى اتخاذ  
إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظراً لأنه — أى دى لسبس — من رجال فرنسا  
ذوى المسكنة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة . إلا أنه قد تلجأها الضرورة  
الملحة لذلك . وأن الحكومة البريطانية تأمل فى أن تتجنب الاجتهاد لمثل ذلك .  
بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسبس لتغيير مسلكه .  
وأن حكومة جلالة الملكة لعل ثقة فى ذلك ، نظراً لما بين الدولتين من علاقات  
الصداقة ، ولا تفانى مصالحهما فى قناة السويس وفى شئون مصر بوجه عام» (٢) .  
وأرسل دى لسبس إلى الامبراطورة السابقة أوجيى (٣) يحثها على التدخل والتأثير

(١) أحمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(2) Granville to Lyons, 4.8.1882, Parl. p. Egypt 17(1882) No. 553, p. 285.

(٣) كانت الامبراطورة أوجيى — امبراطورة فرنسا — قد لازت بالفرار إلى إنجلترا  
هتف هزيمة فرنسا ١٨٧١ — راجع . نشر — ص ٢٩٥ .

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوجيى لعائلة دى لسبس :

« L'Impératrice Eugénie, apparentée par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté, »

— Loliée, Frédéric, La Vie D'une Imperatrice (Eugene de Montijo), Paris 1918 p. 223.

على ملكة إنجلترا وأميرة ويلز لمنع الغزو الانجليزى للقناة وضمها (١) .  
 ازاء تلك الأحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس فى ٥ أغسطس  
 وساندوا وجهة نظر دى لسبىس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها  
 الذى هو خير ضمان لتجارة كل الدول . وقد خالف هذا القرار العضو الانجليزى  
 « ستاندون » (٢) . ورد على احتجاجات دى لسبىس بضرورة احترام حياد  
 قناة السويس فبين أن آراء الدول الكبرى مختلفة فى هذا الموضوع . ففرنسا  
 نفسها لوقت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الانجليزية أنها لا تمنع فى إنزال  
 جنود لبور سعيد وأن تحتل الجزء الشمالى من القناة . وأن المانيا نفسها قد وافقت  
 على فكرة إنزال جنود فى منطقة القناة ، فقد أرسل قائد السفينة الألمانية الراسية  
 فى بور سعيد بالفعل عدداً من بحارته لحماية الرعايا الألمان فى هذه المدينة .  
 فهاتان الدولتان اللتان يقول عنهما دى لسبىس بأنها احترامتا حياد القناة لم ترأيا فى  
 مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة (٣) .

هذا وقد وجه شارل دى لسبىس منشوراً فى ٧ أغسطس إلى ممثلى الدول  
 الأجنبية بباريس يوضح لها التهديدات التى يتعرض لها خرق حياد القناة .  
 واستند فى منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ ( مادة ١٤ ، ١٥ ) وفرمان  
 ١٨٦٦ ( مادة ١٠ ) الخاصة بحياد القناة ، وحق الحكومة المصرية فى احتلال  
 الاراضى الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد . كما شمل المنشور أهمية المحافظة  
 على حياد القناة لكل الدول التى لها تجارة تمر بالقناة ، وأوضح أن قائد البحر

(1) D.D.F. T. 4. No. 510. Footnote No. 4: pp. 484.

(2) Royle, Op. Cit., p 254.

(٣) محمد صفوت — إنجلترا وقناة السويس ص ٨٨ - ٨٩ .

الانجليزى لم يابه لهذا بل أعلن أنه سيمتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس . كما أوضح المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الانجليزى من شأنها إثارة الاهالى ، وبهذا تدخل قنسة السويس فى منطقة الحرب . ورأى دى لسبس أن الحل الوحيد لمسألة قنسة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية تشترك فيها كل الدول دون انزال جنود على ضفتى القناة أو احتلال لاجزاء منها . وفى مثل هذا الإجراء إذا اتخذ ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان صاحب السيادة (١) . وكان دى لسبس قد أعطى تعليماته فى ٣ أغسطس من الاسماعيلية ، للعاملين بالشركة ، بتجهيز زوارق ووصلات ، ومواد لكى تستخدم فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليماته بذلك (٢) .

وقد ذكر دى لسبس ( ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) أن محافظ الاسماعيلية قد استفسر منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه العذبة من القاهرة عن مدينتى الاسماعيلية والسويس ، فاعتبر دى لسبس ذلك مخالفاً للاتفاقيات المعقودة بين الشركة والحكومة (٣) .

على أى حال فقد أدى موقف دى لسبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذرها من كل عمل يقوم به دى لسبس فى مصر . ووعدت الحكومة الفرنسية بالكتابة إلى دى لسبس ليمتد خطاً آخر ، ولكن ديكلرك نوه بأنه يثق فى أن حكومة جلاله

---

(1) De Lesseps to the representatives of the Powers at Paris. 7.8.1882., Par. P. inclosure in No. 622.

(2) D D F.T. 4. No. 510. footnote. No. 4,

(3) Voisin, Op. Cit, T. 3. p: 187.

المملكة ستبدي صبراً كبيراً في تعاملها مع رجل له سمعته وشعبيته في فرنسا ، ذلك هو دى لسبس ، وأنهم يرغبون في مواصلةهم لهذا المسلك لإزائه . وأضافت المذكورة أنه يجب الا حاطة بأن بريطانيا تقوم بعمليات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا ، (١) .

وصرح جلادستون في ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطاني — بما لا يدع مجالاً للشك — بحرية التدخل في مصر لأمر المصلحة التجارية البريطانية، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوروبا طابع هذه البلاد (٢) .

وأبرقت الحكومة البريطانية في ١٢ أغسطس إلى د سيمور ، بأن يتقدم القوات للى سيمور القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة القناة إعطائه أسبقية مؤقتة للعبور على السفن التجارية ، وأن يخلى القناة من السفن لفترة من الوقت يراها ضرورية ، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة ان يكون لفترة طويلة من الزمن . وإذا رفضت السلطات ، فعلى ضباط البحرية تنفيذ واجبهم وإعطاهم الأفضلية لبقاء القناة بدون سفن . ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظراً لمعارضتهم لأوامر الخدمى بحفظ النظام وضمان أمن القناة . وطلبت الحكومة من الادءهال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة (٣) .

---

(1) Lyons to Granville, Paris. 12.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No: 652. Par. p. 326 7.

(2) Roux. Ch., Op. Cit. p 80.

(3) Admiralty to Admiral Seymour, 12, 8, 1882, Parl. P, Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650;

وفي اليوم التالي لانتهاء أعمال مؤتمر الاستانة أوعزت إنجلترا للخديوي فأعلن (في ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خُذول السلطة لاحتلال القناة حماية لها من قوات عراقى (١) .

وبناء على ذلك أصدر الادميرال د هوسكنز ، تعليماته فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنح أى سفينة من عبور القناة ، وأعلن أنه سيتمنع بالقوة أى محاولة لانتهاك هذه الأوامر . وإحتج دى لسبس بشده على هذا العمل الذى وصفه بأنه يتسم بالعنف والتهب ، (٢) .

ولم تؤد إحتجاجات دى لسبس إلى شىء ، بل أثارت العداؤه ضده فى إنجلترا ، وكان تعليق لورد جرايفيل على تصرفه بقوله : « ذلك العجوز الأحمر ، يحبك ضدنا الخدج ، ولأنى على ثقة بأننا سوف نزال منه ، » (٣) .

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما إعتزمته الحكومة البريطانية من إخلاء القناة ، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية ، وأن تعطيل الملاحة سيكون لفترة قصيرة من الوقت ، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه (٤) . وقد إحتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الانجليزى على القناة ، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الانجليزية (٥) .

---

(1) Malet to Grauville, 15, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (1882)  
No. 673.

(2) Ibid.

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 265; Cf. Marlowe, p. 319,

(4) Royle, Op, Cit, p, 256,

(5) Roux, C, Op. Cit. T1 2. p.80,

هذا وقد احتل «سيمور» مكاتب شركة قناة السويس في بورسعيد ، واتخذ من مكتب رئيس قسم بحركات بورسعيد مركزاً لقيادته . وذهل موظفي شركة قناة السويس للغزو ، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال . واستغل البريطانيون أجهزة الاتصال التلغرافى بالشركة والخاص بحركة المرور فى القناة فى الاغراض العسكرية (١) . وفى نفس الوقت تم تدفق القنوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الاسماعيليه مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢ (٢) . هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تعريضها عن الحساسة التى لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة فى قناة السويس لمبان العمليات الحربية البريطانية (٣) .

ويذكر دفران بك ، أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبلغ ١٠٠٠.٠٠٠ فرنكاً قيمة رسوم مرور السفن الحربية البريطانية فى قناة السويس وقد عددها بـ ١٠٧ سفينه فى الفتره من ١٦ يوليو- ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٤) . وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام (٥) . وأعاد جارت ولسلى إدارة القناة للشركة (٦) وهكذا ترتب

(1) De Vorges à Duclerc, Alex. 20. 8. 1882. D. D. F., T. 4. No. 511.

(٢) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس فى كتاب :  
Royle, Op Cit. pp. 258-273.

(3) De Vorges à Duclerc D. D. F. No 511. Op. Cit. Note.  
No. 1 p 486.

(4) Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 190 Footnote.

(5) Roux, Ch. Op. Cit. p. 81.

(6) Marlowe, Op. Cit. p. 319.

على موقف التحدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب  
السلطة من ادارة الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها ، ان خرق مبدأ الحياد  
للذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز  
كما يقول مارلو : « أن ما كان يخشاه محمد على دائماً ، بأنها ستكون المجرى الذى  
سيبجر خلاله الانجليز لاحتلال مصر ، قد تحقق » .

« The Canal had proved to be - literally as well as metaphori-  
cally what Mohamed Ali had always feared it would be a  
channel through which English would sail and occupy  
Egypt » .<sup>(١)</sup>

من هذا ومن كل ما تقدم يتضح أن دى لسبس كان جاداً فى موقفه للمحافظة  
على حياد القناة . وكان يحرص بالفعل على القناة من جانب انجلترا وسياساتها  
التي قد تؤدى إلى سدها أو تخريبها على أيدي عرابي ورفاقه . وهذا سعى إلى  
الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف انجلترا وحماية القناة ولكنه فشل .  
وكان دى لسبس أيضاً قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابي لاحترام حياد  
القناة ونجح فى هذا .

نخشى عرابي أن يقدم الانجليز على خرق حياد القناة فعزم على ردها وأوعز  
إلى محمود باشا فهمى بذلك فوضع تصميماً لذلك ينفذ فى أربع وعشرين ساعة  
ينسف جوارب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجوداً آنذاك فى بورسعيد ،  
وعلم بنوايا عرابي تجاه القناة فأرسل إليه برقية فى ١٤ يوليو يستعلم فيها من  
مركز قناة السويس بالنسبة للحركة البحرية بمصر (٢) .

(1) Ibid.

(٢) أحمد شفيق - مذكراتي فى نصف قرن ج ١ ص ١٨٨ .



فوجد عرابي يخبر دى لسبس في ١٤ - يوليو ١٨٨٢ : «إننا نعتبر القناة حراً للمنافع العمومية الدولية ، ولذا فإننا لا نتعرض له بضرر إذا أمكنه منع المراكب الحربية الانجليزية من خرق الحياد واحترامها لقانون الشركة ولا فنكون أحراراً في مقابلتهم بالمثل ٠٠٠» (١) .

كذلك أكد عرابي مره ثانية لدى لسبس في أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة (٢) . وكان المهندس محمود فهمى (٣) قد قرر منذ البداية سيطرة الاسماعيلية لمنع المياه العذبة عن منطقة القناة ، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس (٤) .

وكان محمود فهمى قد تقابل مع دى لسبس فى الاسماعيلية حيث أخبره الأخير : «القناة فى عهدى وأنه لا يمكن لائى واپور أو سفينة حربية المرور من القناة حسب نص المعاهدات الدولية ، وإن تلاحظ لى أن أحد الواپورات الحربية حضر وأراد المرور من القناة يلزم فى هذا الوقت سده بتفريق بعض الشلوبات ،

(١) مذكرات عرابي - كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالنزوة العرابية . كتاب الهلال العدد ٢٣ ، ١٩٠٣ ج ١ ص ٢١٢ .

(٢) راجع مراهلات عرابي مع دى لسبس بخصوص القناة والتي حصل عابجا «بلنت» أثناء محاكمة عرابي وهي صادرة مكائبات وليست أصول كما يذكر بلنت فى كتابه . وكان دى لسبس قد بحث بها إلى بلنت ونشرها فى نهاية كتابه :

Blunt, W S., Secret history of the English occupation of Egypt. London. 1907, p. 570.

(٣) رئيس أركان حرب الجيش المصرى .

(٤) الرافعى - أحمد عرابي - كتاب الهلال - العدد ١٠ مارس ١٩٠٢ ص

فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه ، ولا يخشى عرابي من جهة القناة مطلقاً ، (١) .

وفي الحقيقة لم يفكر عرابي في سد القناة إلا بعد احتلال الانجليز للاسماعيلية ، فأبرق إلى رئيس أركان حربه — محمود فهمي — يقول له : « لأعمل معروف وأبذل جهدي في زدم قناة السويس وهامى الانفار واردة إليكم . . . » (٢) . وترتب على تأخير عرابي سد القناة أن اتبعت الفرصة للقوات البريطانية بالتدفق عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات في الاسماعيلية ، ولو بدأ عرابي بسد القناة منذ بدء العدوان على الاسكندرية لتفوت الاوضاع . ولقد أكد دبلوماسي ، قائد الحملة على ذلك بقوله : « . . . لو قطع عرابي القناة كما قرر لكننا الآن لانزال في البحر نحاصر مصر فإن تأخر عرابي ٢٤ ساعة أنقذنا » (٣) . كما لجأت إنجلترا أيضاً إلى الخديعة والرشوة في الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجندت استاذ اللغات الشرقية في جامعة كامبردج — ادوارد بالمر — الذي يجيد اللغة العربية ارشوه البدو بمنطقة القناة . (٤) .

(١) محمود فهمي المهندس - البحر الزاخر في تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر - الطبعة الأولى ، بالمطبعة الأميرية ببولاق سنة ١٣١٢ هـ ج ١ ص ٢٢٨ . ولم يذكر في كتابه تاريخ معانته لدى لبس ( والشلوبات زوارق خشبية ، وهي كلمة فرنسية : Chaloupes )

(٢) المرجع السابق ص ٢٢٩ : مذكرات عرابي ص ٢ ص ١٥ .

(3) Blunt, Op. Cit. p. 399.

وراجع أيضاً : محمد رشيد رضا - تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده - الطبعة الأولى مطبعة المنار ١٩٣١ ص ١ ص ٢٥٧ .

(4) Blunt, Op. Cit. pp. 400-410 (راجع قصة أدوارد بالمر بالتفصيل في)

وبعد احتلال انجلترا القناة السويس واصات القوات البريطانية زحفها واستقطت  
القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كنعان القاهرة فى ١٤ سبتمبر  
١٨٨٢ .

وهكذا نجحت انجلترا فى احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك  
على نصيبها من الممتلكات التركية فى الوقت الذى كانت فيه روسيا بعيدة عن  
القسطنطينية . ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال (١) .  
وهكذا سيطر الاسطول البريطانى على مياه حوض البحر المتوسط ، وسيطرت  
القوات البريطانية على مصر (٢) .

وعلق أحد الفرنسيين جين ليمون « Jean Lemoigne » ، — عضو الاكاديمية  
الفرنسية — فى مقال له نشرته صحيفة «La Revue Politique et Littéraire»  
فى أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله : « لقد فقدت فرنسا مصر فى اليوم الذى  
نجح فيه ذلك الرجل الذى يصفونه بالفرنسى العظيم باتمام حفر قناة السويس ،  
والقد حارب الانجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمستقون بكل  
ما أوتى من قوه ، وعلى الرغم من ذلك نجح دى ليمون فى تخطى كل تلك  
الصعاب . وقالت انجلترا يوم أن فتحت قناة السويس يجب أن تكون القناة لنا ،  
• Il doit être à moi

وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالخدعة السياسية (٣) .

(1) Taylor, Op. Cit. p, 289.

(2) Ibid. p. 290.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 82.



# المصادر والمراجع

## أولا - الوثائق المنشورة :

### أ - باللغة العربية

- ١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) — قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ — ١٩٥٧) القاهرة — الجمعية المصرية للقانون الدولي ١٩٥٨ .

- ٢ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) — وثائق ونصوص في التاريخ الحديث والمعاصر . القاهرة — دار المعارف ١٩٥٦ .

- ٣ - راشد البراوى (الدكتور) — مجموعة الوثائق السياسية — المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة — مكتبة النهضة — الجزء الأول ١٩٥٢ .

### ب - باللغات الاجنبية

- 1 — Documents Diplomatiques Français ( 1871 — 1914 )  
1 ère série, Tome 2. Paris 1930 (1875 — 1879) ( 1 er juillet, 1875 — 31 Décembre 1879)  
————, Tome 3. Paris 1931 (Janvier 1880 — Mai 1881)  
————, Tome 4. Paris 1932. ( 13 Mai 1881 — 20 Février 1883)

وقد اختصرت ووردت في هوامش البحث كما يل : ( D D. F. )

٢ — Le canal de Suez.

Bulletin annuel des assemblées générales des actionnaires.  
(1872 - 1899):

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (386, 43)

ثالثا - المكتب :

أ - باللغة العربية

- ١ — ابراهيم الشريف (الدكتور) : الاطماع الاستعمارية في الشرق الاوسط.  
(سلسلة مشاعل الثورة الكتاب الثاني بدون تاريخ)
- ٢ — ابراهيم عبده (الدكتور) : جريدة الاسرام . تاريخ مصر في خمس  
وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .
- ٣ — احمد احمد الحقة (الدكتور) : تاريخ مصر الاقتصادية في القرن التاسع عشر .  
القاهرة — مكتبة النهضة (الطبعة الثانية) ١٩٥٤ .
- ٤ — احمد شفيق : مذكراتي في نصف قرن — الجزء الاول .
- ٥ — احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام المالي والسياسي . القاهرة  
١٩٤٤ .
- ٦ — احمد عبد الرحيم مصطفي (الدكتور) : علاقة مصر وتركيا في عهد  
الخديوي اسماعيل (١٨٦٣ - ١٨٧٩) .  
القاهرة — دار المعارف ١٩٦٧ (وهي رسالة ماجستير) .
- ٧ — احمد عبد الرحيم مصطفي (الدكتور) : مشكلة قناة السويس (١٨٥٤ -  
١٩٥٨) . القاهرة — معهد البحوث والدراسات العربية  
بجامعة الدول العربية ١٩٦٧ .

- ٨ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦-١٨٨٢) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .  
(رسالة دكتوراه) .
- ٩ — أحمد عبد المنصف (الدكتور) وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام (١٨١٢ - ١٩٦٣) . تأليف لجنة من أساتذة جامعة الاسكندرية . مطبعة الاهرام ١٩٧٣ .
- ١٠ — أحمد هرابي (الزعيم) : كشف الستار عن سر الاسرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية .  
القاهرة - دار الهلال . العددان ٢٣ ، ٢٤ فبراير ومارس ١٩٥٣ .
- ١١ — السيد حسين جلال : السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد حمولاتها والرسوم الملاحية مطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩ .
- ١٢ — الياس الايوبي : تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا .  
القاهرة (جزءان) . مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٢٧) .
- ١٣ — أمين مصطفى عفيفي عبد الله : تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث . القاهرة . الطبعة الثالثة (١٩٥٤) .
- ١٤ — بي—هرينوفان : تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨ .
- ١٥ — بيهر كراييتيه : اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد صروف . القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ١٦ — جلال يحيى (الدكتور) : التسلط البريطاني على سواحل مصر (سواحل البحر الاحمر) . الاسكندرية - لجنة الدراسات الافريقية ١٩٦٠ .

- ١٧ - جلال يحيى (الدكتور) التنافس الدولى فى شرق أفريقيا .  
القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩ .
- ١٨ - جلال يحيى (الدكتور) : التنافس الدولى فى الصومال .  
القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٩ .
- ١٩ - جمال الدين محمد سعيد (الدكتور) : التطور الإقتصادى فى أوروبا .  
مكتبة النهضة المصرية ( بدون تاريخ ) .
- ٢٠ - جمال حمدان (الدكتور) : استراتيجية الإستعمار والتحرير . القاهرة  
١٩٦٨ .
- ٢١ - جمال زكريا قاسم (الدكتور) : الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات  
العربية ( ١٨٤٠ - ١٩١٤ ) . القاهرة - مطبعة جامعة  
عين شمس ( ر. الم. دكتوراه ) ١٩٦٦ .
- ٢٢ - جورج جندى و جاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية .  
القاهرة ١٩٣٧ .
- ٢٣ - جورج حلليم كهلاس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية .  
دار الفكر العربى - ١٩٦٥ .
- ٢٤ - حسن صبحى (الدكتور) : التنافس الإستعمارى الأوروبى فى المغرب  
( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .
- ٢٥ - د . د . : الناصر الصيرفى ضد الأمة العربية ( ١٨٨٢ -  
١٩٦٧ ) . بيروت ١٩٦٨ .
- ٢٦ - حسين كامل سليم (الدكتور) : تاريخ أوروبا الإقتصادى فى القرن  
التاسع عشر . القاهرة ١٩٥٣ .



- ٢٧ — راشد البراوى (الدكتور) : التطور الإقتصادي في مصر في العصر الحديث . القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨ .
- ٢٨ — رمزي ميور : سر توسع أوروبا الدولي - ترجمة عبد الرحمن رشدي . مطبعة السلام بالاسكندرية (١٩٢٤) .
- ٢٩ — رويشتين ، تيودور : تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة العبادي وأحمد بدران . القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ .
- ٣٠ — سامي عزيز (الدكتور) : الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزي . دار الكتاب العربي ١٩٦٨ .
- ٣١ — شوقي عطا الله الجبل (الدكتور) : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من ق ١٩ . القاهرة - ١٩٧٤ . رسالة دكتوراه .
- ٣٢ — صبيحى وحيد : أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٣٣ — عبد الرحمن الرفعى (بك) : عصر إسماعيل جزآن . القاهرة . مطبعة النهضة ١٩٣٢ .
- ٣٤ — عبد الرحمن الرفعى (بك) : الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي . القاهرة - مكتبة النهضة - الطبعة الثانية ١٩٤٩ .
- ٣٥ — عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) : السخرة في سقر قناة السويس . الطبعة الثالثة . منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٦٦ .
- ٣٦ — د د : قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الأول ١٩٧١ .

وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية في  
التاريخ من المجلس الأعلى لحماية الفنون والآداب والعلوم  
الاجتماعية .

٣٧ — : ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس .  
( مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ) . المجلد  
السادس ، ١٩٥٧ .

٣٨ — : الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألي قناة السويس  
وابريد الجديدة .

حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثاني والعشرين  
- العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٤ .

٣٩ — : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكايه في بريطانيا  
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة . الجزء الأول  
مايو ١٩٦١ الجزء الثاني من البحث في المجلد الثالث  
والعشرين - الجزء الثاني - ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة  
القاهرة ١٩٦٦ .

٤٠ — عبد الله رشوان ( الدكتور ) : المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها  
القاهرة - مطبعة حجازي - ١٩٥٠ ( وهي رسالة دكتوراه  
في القانون ) .

٤١ — عبد المنصف محمد وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام ( ١٨٦٣ -  
١٩٦٣ ) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية -  
مطبعة الاهرام ١٩٧٣ .

- ٤٢ — فاروق عثمان أباطة (الدكتور) : الحكم العثماني في اليمن (١٨٧٢-١٩١٨)  
المهينة العامة للكتاب ١٩٧٥ .
- ٤٣ — د . د . : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر . المهينة العامة للكتاب ١٩٧٦ . القاهرة - مطبعة دار المعارف  
( بدون تاريخ ) .
- ٤٤ — فؤاد كرم : النظارات والوزرات المصرية - الجزء الاول - جمع وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة - دار الكتب ١٩٦٩ .
- ٤٥ — فوزى رياض فهمى : أهمية الشرق الاوسط العربى الاقتصادية في السياسة الدولية . القاهرة - مكتبة النهضة - ج ١ - ١٩٥٨ ( رسالة ماجستير في العلوم السياسية ) .
- ٤٦ — فشر . ه . أول . : تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠)  
تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبيح .  
القاهرة . دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨ .
- ٤٧ — لانز دافيد . س : بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم أمين  
القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦ .
- ٤٨ — محمد أبو طائلة (الدكتور) : مركز مصر الدولى من الفتح العثمانى إلى الوقت الحاضر .  
القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الاول ١٩٥١ .
- ٤٩ — محمد رفعت : تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية .  
القاهرة - دار المعارف ١٩٥٩ .

- ٥٠ — محمد رشيد رضا : تاريخ الاسناد الإمام الشيخ محمد عبده . الجزء  
الاول - الطبعة الاولى . مطبعة المنار ١٩٣١ .
- ٥١ — محمد شفيق غربال ( الدكتور ) : تاريخ المفاوضات المصرية البريطانية .  
القاهرة - مكتبة النهضة . الجزء الاول ١٩٥٢ .
- ٥٢ — محمد صبرى السربونى ( الدكتور ) : فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية  
فى ( القرن التاسع عشر ) .  
القاهرة - المطبعة العالمية ١٩٥٨ .
- ٥٣ — محمد طلعت حرب : قناة السويس .  
القاهرة - مطبعة الجريدة ١٩١٠ .
- ٥٤ — محمد عبد الجارى : الإمتيازات الأجنبية لجنة التأليف والترجمة والنشر .  
القاهرة ١٩٣٠ .
- ٥٥ — محمد عبد الرحمن برج ( الدكتور ) : قناة السويس وأهميتها الإستراتيجية  
وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية .  
القاهرة - دار الكتاب العربى ( رسالة دكتوراه ) ١٩٦٨ .
- ٥٦ — محمد فريد ( بك ) : تاريخ الدولة العلية العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .
- ٥٧ — محمد فؤاد شكرى ( الدكتور ) : مصر والسودان . تاريخ وحدة وادى  
النيل السياسة فى القرن ١٩ ( ١٨٢٠ - ١٨٩٩ ) .  
القاهرة - دار المعارف ١٩٦٣ .
- ٥٨ — محمد محمود السروحي ( الدكتور ) : مصر والمسألة الشرقية فى النصف  
الثانى من القرن التاسع عشر .  
الاسكندرية - مطبعة المصرى ١٩٦٦ .

٥٩ — محمد محمود السروجى (الدكتور) : العلاقات بين مصر وأثيوبيا فى القرن

١٩ . اسكندرية . مطبعة المصرى . ١٩٦٠ .

٦٠ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : انجلترا وقناة السويس ( ١٨٥٤ -

١٨٥٦ ) القاهرة - المكتبة التجارية - ١٩٥٦ .

٦١ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : الاحتلال الانجليزى لمصر ووقوف

الدول الكبرى ازاءه .

القاهرة - دار الفكر العربى ١٩٥٢ .

٦٢ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : مؤتمر برلين وأثره فى الدول العربية

القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧ .

٦٣ — محمود الخفيف : احمد هرايى الزعيم المفترى عليه .

القاهرة - كتاب الهلال ، جزءان العدد ٢٤٦ و ٢٤٥ ( ١٩٦١ )

٦٤ — محمود صالح منسى (الدكتور) : مشروع قناة السويس بين اتباع سان

سيمون وفرديناند دى لاسبس .

القاهرة - دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ ( رسالة

ماجستير ) .

٦٥ — محمود فهمى المهندس : البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الاوائل

والاواخر الجزء الاول ( ١٣١٢ هـ ) .

٦٦ — مصطفى الحفناوى (الدكتور) : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة .

( ٤ أجزاء ) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة .

القاهرة ١٩٥١ .

٦٧ — مصطفى كامل : المسألة الشرقية العالمة الاولى .

مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨ .

- ٦٨ — محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ .  
القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ .
- ٦٩ — ميشال ساليان : القناة لمصر .  
بيروت - مكتبة المعارف بدون تاريخ .
- ٧٠ — نجيب مخلوف : نوبار باشا وما تم على يديه  
القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ .
- ٧١ — هوبسون.ج.أ. : الامبريالية . ترجمة عبد الكريم احمد . القاهرة سلسلة  
الفكر الاشتراكي والسياسي ( بدون تاريخ ) .

ب - باللغات الأجنبية :

- 1 — Adam, Juliette Lamber. L'Angleterre en Egypte. Paris 1922.
- 2 — Alison, Philips, Modern Europe (1815 1899).
- 3 — Arthur, Silvia White., The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London 1899.
- 4 — Austin, O.P., Great Canals of the world. Treasury of Department. London 1902.
- 5 — Blunt, W.S. Secret History of the English Occupation of Egypt. London, 1907.
- 6 — Bowden, Witt. An economic history of Europe since 1750. N.Y. 1937.
- 7 — Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.
- 8 — Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. vols. London 1920.  
Vol. 5. 1868-1876.  
Vol. 6. 1876-1881.
- 9 — Chafik, Ahmed, L'Egypte Moderne et les Influences étrangères. Caire 1931.
- 10 — Charles, Edmond, L'Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris 1867.
- 11 — Charles, Roux, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris 1901.
- 12 — Chastenet, Jacques, Histoire de la Troisième République. Tom 2, 3. Paris 1954.
- 13 — Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris 1950.
- 14 — Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris 1954.

- 15 — Corti, Count, The reign of the house of Rothschild, translated from German by, Brian, London 1928.
- 16 — Cotrell, Alvin. J. The Indian Ocean its political Economic and Military importance (N.Y. 1972).
- 17 — Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris 1932.
- 18 — Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive. London, 1933.
- 19 — ———, The spoliation of Suez, London 1940.
- 20 — Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London 1908.
- 21 — Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaine. (1871-1915) Paris 1929.
- 22 — Day, Clive, A history of Commerce. London 1914.
- 23 — Dicesy, Edward; The Story of Khedivate. London 1902.
- 24 — Douin, G. Histoire du règne du Khedive Ismail. Tome 2. (1867-1873) Rome 1943.
- 25 — Duff, R.E.B, 100 Years of the Suez Canal, London, 1969,
- 26 — El-Good, Lient-colon.; Egypt. London, 1935.
- 27 — Evan, Alfrid Dudley, Transport its history and Economics, London 1946.
- 28 — Fay, Sidney Bradshaw; The origins of the world war. Newdlihi 1965.
- 29 — Farman, E.C., Egypt and its betreyal. N. Y. 1908.
- 30 — Farnie, D.A., East and West of Suez. The Suez Canal in history. London 1968
- 31 — Fisher, H.A., A history of Europe. London 1937.
- 32 — Fitzgerald, Percy. The great canal at Suez. 2 vols. London 1876.



- 33 — Fredric de conink, Le canal de Suez après L'inauguration:  
Paris 1869
- 34 — Freycinet., La question d'Egypte. Paris 1904.
- 35 — , Souvenirs. Tome 2 Paris 1912.
- 36 — Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du  
Canal de Suez, Paris, 1947.
- 37 — Gooch, G. P. History of Modern Europe (1878 - 1919)  
Delhi.
- 38 — Grant and Temperly., Europe in the nineteenth Century  
(1789 - 1914). London. 1924.
- 39 — Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke 2  
vols. London 1917.
- 40 — Hallberg, Charles, W., The Suez Canal Its history and  
diplomatic importance. N.Y. 1931.
- 41 — Hardy, A.C Seawys and seetraders. London 1927.
- 42 — Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London  
1910
- 43 — Hippeau, Edmond. Histoire diplomatique de la troisième  
Republic. (1870-1839) Paris 1889.
- 44 — Hogg, Robert. S., Naval architecture and ship construc-  
tion. London, 1953.
- 45 — Holt., P. M., Political and Social Change in Modern  
Egypte. London 1968.
- 46 — Hoskins, H.L British routes to India, London 1928.
- 47 — Hubbard., G.E., British Far Eastern Policy N.Y. 1943
- 48 — Hurd, Archibald, The sea traders. London 1922.
- 49 — Huseny, Hussein Le Canal de Suez et la polotique  
Egyptienne. Montpillier. 1923.

- 50 — Itneraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.
- 51 — Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.
- 52 — Kamel, Sayed., La Conférence de constantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris 1913.
- 53 — Kinross (Lord). Between two Seas. London 1968.
- 54 — Krause, Alexis. Russia in Asia (1558 - 1899). London, 1899.
- 55 — Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.
- 56 — Lambelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris; 1922.
- 57 — Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement, London 1960.
- 58 — Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris 1906.
- 59 — Lessaps, Ferdinand de), Lettres, Journal et documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez. tome 4, 5. Paris 1879 - 1861.
- 60 — ——— // ——— , Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B.Pitman. London 1887.
- 61 — Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London 1933.
- 62 — Loliée; Frederic, La vie D'une Impératrice (Eugénie de Montije) Paris. 1918,
- 63 — Longgood, F. William, Suez Story, Key to the middle East. N.Y. 1957.
- 64 - Lowe, C.J.; Salisbury and the Mediterranean (1886-1896) London. 1965.
- 65 — Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. (1571 - 1878). London 1922.

- 66 — Mac Coan, Egypt under Ismail. London 1899.
- 67 — Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905).  
U.S.A 1940.
- 68 — Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953).  
London 1954.
- 69 — ————, Cromer in Egypt. London. 1970
- 70 — ————, The making of Suez Canal. London, 1964.
- 71 — Marriot, J.A.R. The eastern question. London, 1924.  
———, The remaking of Modern Europe. London  
1938.
- 72 — Maurois Andrés. La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943.
- 73 — Medlicott, W N. The congress of Berlin and after. (1878-  
1880) London, 1938.
- 74 — Meynell, Wilfrid, The man Disraeli. London 1927.
- 75 — Micard, Etienne. Le Canal de Suez et le génie Française.  
Paris 1922.
- 76 — Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892.
- 77 — Moorhead, Alan. The white Nile Penguin Books London,  
1963.
- 78 — Moon, Parker. Thomas (Ph D), Imperialism and world  
politics N. Y. 1942.
- 79 — Moussa, Ahmed, Dr. Essai sur le Canal de Suez, Droit  
et politique. Paris. 1935.
- 80 — Moustapha; El-Hefnaoui. Les problems contemporains  
posés par le Canal de Suez. Paris, 1951.
- 81 — Newman, E. W. Polson, The Mediterranean and its  
problems. London 1929.

- 82 — Ninet, John, Arabi Pacha. Brene 1884.
- 83 — Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.
- 84 — Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe  
N. Y. 1929.
- 85 — Paul; Mourand. La route des Indes. Paris, 1936.
- 86 — Paul, Reymond. Histoire de la navigation dans le Canal  
de Suez.
- 87 — Plauchut, Edmond, L'Egypte et l'occupation anglais.  
Paris, 1889.
- 88 — Poydenot, Henri, Le Canal de Suez, Paris 1955.
- 89 — Renovin; pierre., La politique d'expansion imperialite.  
Paris, 1939.
- 90 — Resener, H. L'Égypte sous l'occupation Anglaise et la  
question Egyptienne. Caire. 1896.
- 91 — Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London 1935
- 92 — Rousset, Commandant. Histoire generale de la guerre  
Franco-Allemande (1870-71) Vol. 6.
- 93 — Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London 1962
- 94 — Royle, Charles. The Egyptian Campaigns ( 1882- 1885 )  
2 vol. London 1886.
- 95 — Sabry, M L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863-1879)  
Paris 1933.
- 96 — Safwat, M. M., Tunis and great powers ( 1878- 1881 ).  
Alex. 1943.
- 97 — Sammarco, Angelo., Histoire de l'Egypte moderne.  
Tome 2. Le régime du Khedive Ismail ( 1863 - 1875 ).  
Le Caire, 1937.
- 98 — Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London 1930.
- 99 — Schonfield, Hugh, J. Suez Canal in World affairs,  
N Y. 1953.

- 100 — Seaton-Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern question. London 1935.
- 101 — Siegfried, André, Suez and Panama. Oxford 1940
- 102 — Stamp, Dudley, A commercial geography. London, 1937
- 103 — Taylor, A J. P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.
- 104 — Tabouis, Genéviene; Perfidious albion. Entente Cordial. London 1938.
- 105 — Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals. of the World. London 1902.
- 106 — Trevelian. G. M.; British History in the nineteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books 1965.
- 107 — Vatikiotis; P. J. The modern history of Egypt. London 1969.
- 108 — Vincent, Col. H.; The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London 1905.
- 109 — Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2. Periode de l'exploitation (1870-1882). Paais. 1902.
- 110 — ——— tome 3 periode de l'Exploitation (1883 — 1902) Paris 1902.
- 111 — Wallace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question London 1883.
- 112 — Wilson, Arnold. T. The Suez Canal, its past present and future. London 1939.
- 113 — Zavaniri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830-1894) Alexandria 1923.
- 114 — Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for indepeudence. Beirut 1956.

#### رابعاً - دوائر المعارف :

- Encyclopedia Britanica see «ships» Vol. 2. U.S.A. 1964.
- The Dictionary of National Biography. George Smith. London 1938.

#### خامساً - رسائل جامعية غير منشورة :

- ١ — سعد زغلول عبد ربه (دكتور) — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٢) رسالة ماجستير من كلية الآداب بالاسكندرية ١٩٦٤ بإشراف الاستاذ الدكتور احمد الحنة .
- ٢ — عبد الرؤف احمد عمرو - قناة السويس ومؤتمر الاستانة ١٨٨٢ . القاهرة - رسالة ماجستير عام ١٩٧١ من جامعة الدول العربية بالبحوث والدراسات العربية - تحت إشراف الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى .
- ٣ — عهد الرحمن خليفة - دزريل - دراسة فى الفكر السياسى الانجليزى فى القرن التاسع عشر - الاسكندرية - رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة من جامعة الاسكندرية - كلية الآداب ١٩٧٣ تحت إشراف الدكتور عبد المعز نصر .

#### سادساً - دراسات غير منشورة :

- ١ — احمد شفيق (باشا) - قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر . محاضرة القاها فى جمعية الروابط الشرقية يوم الاحد ٢ يناير ١٩٢٧ وهى مخطوطة بالآلة الكاتبة بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم ٣٥٧٦ ب .
- ٢ — هيئة قناة السويس - الحموله والسفينة فى نظر التاريخ والقانون والمؤتمرات الدولية من مطبوعات هيئة قناة السويس ( إدارة التحركات ١٩٧١ ) .

## الفهرسبث

الموضوع	الصفحة
مقدمة هذا البحث . . . . .	١٠-١
الباب الاول : القناة في سنواتها الاولى . . . . .	١٥١-١٥
( الفصل الاول ) : افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . . . . .	٥٧-١٥
( الفصل الثاني ) : بروز أهمية قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي ١٥٥-٥٩	
( الفصل الثالث ) : أهمية قناة السويس الاستراتيجية والقيارات السياسية التي أحاطت بها . . . . .	١٥١-١٠٩
الباب الثاني : الازمات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الاولى . . . . .	٢٩٢-١٥٣
( الفصل الاول ) : الازمة الاولى : مسألة بيع شركة قناة السويس وفكرة تدويلها . . . . .	١٩٤-١٥٧
( الفصل الثاني ) : الازمة الثانية : مشكلة الخوالة ورسوم المرور في قناة السويس ومؤتمر الخوالة الدولي المنعقد بالاسكندرية ١٨٧٣ . . . . .	٢٤١-١٩٧
( الفصل الثالث ) : الازمة الثالثة : مشكلة تطبيق الخوالة ورسوم المرور ونهاية الصراع . . . . .	٢٩٢-٢٤٣
الباب الثالث : مصر تفقد أهمها وحصلتها ( ١٥٪ ) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس	
( ١٨٨٠ - ١٨٧٥ ) . . . . .	٤١١-٢٩٣

الموضوع	الصفحة
(الفصل الأول) : موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . . .	٢٩٥ - ٣٢٨
(الفصل الثاني) : أحداث بيع أسهم مصر وحصة أربابها	
(١٥ /) في شركة قناة السويس . . . . .	٣٢٩ - ٣٦٦
(الفصل الثالث) : التسامح الدولية المترتبة على بيع أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . . .	٣٦٧ - ٤١١
الباب الرابع : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس وموقف الدول	
الكبرى (١٨٧٦ - ١٨٨٢) . . . . .	١٤٣ - ٥٣٣
(الفصل الأول) : التمهيد لاحتلال قناة السويس ومسألة حيادها	
(الفصل الثاني) : قناة السويس والموقف الدولي قبل الاحتلال	
(١٨٨١ - ١٨٨٢) . . . . .	٤٥٥ - ٤٩٣
(الفصل الثالث) : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس . . . . .	٤٩٥ - ٥٣٣
المراجع والمصادر . . . . .	٥٥٩ - ٥٦٠





رقم الإيداع ٢٧٣٧ / ٧٩  
التزقيم الدولي ٧ - ٦٨٧ - ٢٠١



المطبعة العصرية

الجفرة التبليية - اسكندرية











